

LA
RESPONSABILITÉ LIMITÉE
DU
PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

CONVENTION DE BRUXELLES, 1924

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée le 5 juin 1940

PAR

Claire LEGENDRE

JURY } *Président* : M. Georges RIPERT, *doyen*.
 } *Suffragants* { MM. PERCEROU, *professeur*.
 Maurice PICARD, *professeur*.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^e)

1940

Tous droits réservés

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*La Faculté entend ne donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces
opinions doivent être considérées comme propres à leurs
auteurs.*

LA
RESPONSABILITÉ LIMITÉE
DU
PROPRIÉTAIRE DE NAVIRE

CONVENTION DE BRUXELLES, 1924

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée le 5 juin 1940

PAR

Claire LEGENDRE

JURY } *Président* : M. Georges RIPERT, *doyen*.
 } *Suffragants* } MM. PERCEROU, *professeur*.
 Maurice PICARD, *professeur*.

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT & DE JURISPRUDENCE

Ancienne Librairie Chevalier-Marescq et C^{ie} et ancienne Librairie F. Pichon réunies

R. PICHON ET R. DURAND-AUZIAS, ADMINISTRATEURS

Librairie du Conseil d'Etat et de la Société de Législation comparée

20, RUE SOUFFLOT (5^e ARR^t)

1940

Tous droits réservés



INTRODUCTION

CARACTÈRE PARTICULIER DE L'UNIFICATION EN MATIÈRE DE DROIT MARITIME

De tous temps les mers ont été le trait d'union entre les civilisations les plus éloignées. Aujourd'hui encore, les navires sont les éléments essentiels des échanges mondiaux. Malgré les progrès de leurs jeunes concurrents, l'avion et l'hydravion, ils restent l'indispensable instrument du commerce entre les nations.

Arborant tous les pavillons, ces messagers se retrouvent aux quais des pays les plus lointains, chargeant et déchargeant les produits des divers continents. Leur rôle est partout le même, leur métier identique. La communauté de vie crée des liens entre tous les hommes de mer, tandis que les années de navigation séparent le marin de ses compatriotes sédentaires. Qu'ils soient norvégiens, grecs ou anglais, ils ont un fond de pensées communes, ils parlent la même langue et n'entendent plus celle des terriens parce que la mer leur impose une discipline spéciale et une existence profondément différente des autres.

Ainsi en est-il du commerce maritime et c'est pourquoi il importe de lui donner des lois qui tiennent compte de

ses aspects particuliers et de son caractère essentiellement international.

Plusieurs études récentes ¹ ont mis en lumière la tendance moderne à une spécification du droit. La vogue des expressions : droit de classe, droit professionnel, faute professionnelle, montre clairement qu'on s'éloigne de la conception philosophique du XVIII^e siècle, de l'homme unité juridique toujours égale à elle-même.

Constatant à la fois cette division spontanée qui se produit dans les législations de tous les pays et les efforts faits d'autre part pour un rapprochement des droits des différentes nations, M. Josserand, dans un tableau vivement brossé, annonce la naissance d'un droit international de classe. « La loi de l'unité et de l'uniformité, dit-il, change ainsi d'incidence et de signification : elle trouve son centre de gravité, son point d'application non plus à l'intérieur de chaque pays et pour toutes les disciplines juridiques, mais bien pour chacune de ces disciplines sur le théâtre mondial; elle se trouve déportée du plan national sur le plan international; à la pluralité de droits communs nationaux tendent à se substituer des droits de classe internationaux. »

L'unification du droit maritime, il est vrai, n'est pas citée parmi les exemples de ce nouveau mouvement de polarisation, mais la législation du change y figure et les réflexions qu'elle suggère valent aussi pour le premier.

1. G. Ripert, *Le régime démocratique et le droit civil moderne*, n° 198 et suiv.; « Ebauche d'un droit civil professionnel », *Etudes Capitain*, 1938; — L. Josserand, « Sur la reconstitution d'un droit de classe », *D. H.*, 1937, p. 1; « La renaissance de la faute lourde sous le signe de la profession », *D. H.*, 27 avril 1939; — J. Dabin, « Droit de classe et droit commun. Introduction à l'étude du droit comparé », *Recueil en l'honneur d'Edouard Lambert*, t. III, p. 66.

Il s'agit, dans ces divers cas, de droits corporatifs ayant autrefois connu l'unité par dessus les frontières et qui tendent à la retrouver.

Les commerçants venus de tous pays aux foires de Champagne ou de Brie, les négociants contractant sur de grandes places comme Lyon ou les villes de l'Italie du Nord, se soumettaient à la coutume de l'endroit, identique pour tous.

Au Moyen-Age, les navigateurs de la Méditerranée occidentale trouvaient la solution de leurs conflits dans un texte commun, le *Consulat de la mer*, recueil d'usages maritimes dont l'autorité était considérable. Un autre coutumier, les « Rôles d'Oléron », s'appliquait sur les côtes de l'Atlantique et plus tard, les règles en furent étendues à tout le commerce des mers du Nord.

Appliqués par des juridictions spéciales, ces textes étaient vraiment la charte d'une catégorie de personnes ayant une même activité. Ils se séparaient tout à fait du « corpus juris » propre à chaque nation.

Mais « à partir du xvii^e siècle, comme le dit M. Ripert¹, les recueils d'usage et les statuts vont être éliminés par les lois d'Etat destinées à créer l'unité du droit dans le royaume et, par contre coup, à la détruire dans le monde. »

L'Ordonnance de la Marine, promulguée par Colbert en 1681, sert pendant quelque temps de modèle aux autres nations. Mais, au xix^e siècle, les nationalismes s'accroissent et les codifications successives entraînent des divergences de plus en plus grandes.

C'est cependant l'époque à laquelle la navigation

1. G. Ripert, *Droit maritime*, t. I, p. 113.

prend un plus grand essor. La vapeur augmente l'intensité et les possibilités du trafic. La politique coloniale ouvre aux Européens les portes de contrées éloignées et jusque là peu fréquentées. Les idées de Cobden triomphent, et les traités libre-échangistes procurent à la marine marchande des activités nouvelles.

On s'aperçoit alors combien la diversité des lois gêne le commerce maritime.

Il n'est pour ainsi dire pas de procès où ne soient impliqués des intérêts étrangers. A tout moment, le navire est susceptible de se voir appliquer une loi autre que celle de son pays d'origine, sans d'ailleurs qu'aucune prévision soit possible à cet égard.

Chaque pays, en effet, a ses règles de conflit de loi. Celui qui, en France, serait jugé selon la « *lex delicti* », risque de l'être en Angleterre selon la « *lex fori* ».

Un exemple célèbre de l'incertitude qui règne en cette matière est celui du naufrage du *Titanic*¹. L'affaire fut jugée en Norvège, en Angleterre et aux Etats-Unis; chaque fois une loi différente fut appliquée. Les obligations de l'armateur et les droits des victimes varient suivant le tribunal devant lequel celles-ci s'étaient présentées.

Pour améliorer ce fâcheux état de choses, on songea d'abord à trouver une règle uniforme de conflit de loi.

De nombreux auteurs recommandaient l'application de la loi du pavillon. Solution simple et commode en apparence, mais qui ne laisse pas d'être fort arbitraire. Elle fut envisagée au Congrès d'Anvers en 1885, à celui

1. Sir Norman Hill, *Bulletin du Comité maritime international* 1921.

de Bruxelles en 1888 et à Gênes, en 1892, mais finalement fut abandonnée.

On entreprit alors d'unifier le droit maritime. Œuvre considérable à laquelle s'attachèrent divers organismes tels que l'International Law Association, les premiers congrès de droit commercial et, surtout le Comité maritime international, fondé à Bruxelles en 1897.

Ce dernier adopta une méthode originale. Des associations nationales composées d'armateurs, d'assureurs, de négociants, aussi bien que de juristes, examinent les problèmes posés. Elles délèguent ensuite quelques uns de leurs membres à des Conférences internationales, organisées par le bureau permanent du Comité maritime international, où sont élaborées des projets de Conventions. Ceux-ci sont ensuite soumis à une Conférence diplomatique, composée des représentants à Bruxelles des divers Etats qui retournent dans leur pays avec la mission de faire ratifier par leurs gouvernements les textes arrêtés et signés et de faire modifier, s'il y a lieu, la loi interne pour la mettre en harmonie avec les nouvelles dispositions.

Le Comité maritime international prépare donc des modèles de loi. Sur des points importants, il a réussi à faire admettre ses textes par de grands pays. Les deux Conventions de Bruxelles de 1910 sur l'abordage et l'assistance ont été ainsi intégrées dans la loi française dès 1915 et 1916, dans la législation anglaise par le « *Maritime Conventions Act* » de 1911 et dans la législation allemande en 1913. La grande loi britannique de 1924, le « *Carriage of Goods by Sea Act* », la loi française du 2 avril 1936 reproduisent les termes de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les connaissements.

HISTORIQUE DE L'UNIFICATION DE LA RESPONSABILITÉ LIMITÉE DE L'ARMATEUR

La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires retint dès le début l'attention des esprits soucieux de donner une certaine sécurité aux intérêts engagés dans le commerce de mer. C'est une règle universellement reconnue que l'armateur ne doit pas répondre indéfiniment des conséquences de l'activité de ses préposés maritimes, mais chaque pays s'est rallié à un mode particulier de limitation.

L'Angleterre surtout se singularise par un système de responsabilité forfaitaire, indépendante des événements, tandis que la plupart des autres pays restent fidèles au principe ancien de la participation de tous les intéressés aux risques de l'expédition.

La grande nation maritime refuse d'ailleurs aux armateurs le secours de la limitation à l'égard des créanciers contractuels.

Le problème fut d'abord évoqué incidemment, au cours de congrès de juristes. En 1885, à Hambourg, l'« International Law Association » l'examina à propos du contrat d'affrètement. Elle se prononça en faveur des principes suivis sur le continent et émit le vœu que le Parlement britannique modifiât sa législation en ce sens.

La même année, à Anvers, et trois ans après à Bruxelles, le Gouvernement belge réunit des Congrès de droit commercial, qui s'en saisirent à leur tour. S'inspirant de la législation des Etats-Unis, ils préconisèrent l'option entre l'abandon en nature, système traditionnel conservé dans plusieurs pays continentaux et américains du sud, et la limitation en valeur.

A Gênes, en 1882, des idées toutes nouvelles furent émises. Influencés par les conceptions allemandes sur la notion de patrimoine d'affectation, les membres du congrès proposèrent d'ériger le navire en sujet de droit et d'en faire le centre d'une universalité juridique distincte : la fortune de mer, dont l'armateur n'aurait plus été que le gérant.

On pensait ainsi renforcer le crédit de l'armement en réservant le navire aux créanciers maritimes à l'exclusion des créanciers terrestres de l'armateur. Mais en réalité ce but est suffisamment atteint par l'attribution aux créanciers maritimes de privilèges sur le navire. Par contre, ce système avait l'inconvénient de méconnaître un certain nombre de pratiques courantes. Les Compagnies de navigation ont dans les ports des agents qui négocient pour elles les achats de combustibles et de vivres sans que les navires auxquels ces fournitures seront finalement distribuées soient nommément connus. Comment déterminer ensuite les lots attribués et remis à chaque « fortune de mer » ? Cela paraît difficile. Les connaissements, d'autre part, portent fréquemment des clauses permettant aux armateurs de décider à leur gré du chargement des marchandises : ils s'engagent à les transporter par « tel navire ou tel autre lui faisant suite ». L'idée de personnaliser le navire est loin de répondre aux conditions réelles de l'exploitation moderne des navires ¹.

Dès sa première réunion, le Comité maritime international se vit poser ce difficile problème de la limitation

1. Voir Ch. Lejeune, *Bulletin du Comité maritime international*, n° 3, p. 69; — H. Fromageot, « Rapport sur les Congrès de Gênes », *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1892-1893, p. 81.

de la responsabilité des armateurs. Le sujet porté à l'ordre du jour était la réglementation de l'abordage, mais les délégués britanniques affirmèrent le lien entre les deux questions et demandèrent que les Associations nationales donnent leur avis sur l'une et l'autre.

Le système du *Merchant Shipping Act* était alors fort critiqué par certains armateurs anglais et la « *Chamber of Shipping* » préparait un projet de réforme. Sir Douglas Owen, président de l'association des dispatcheurs anglais, au cours d'un exposé approfondi de la question, reconnut combien l'évaluation forfaitaire anglaise était injuste¹. Qu'un navire vaille 10 shillings par tonne ou 24 £, le fonds dû aux créanciers est toujours de 8 £ par tonne. Dans des circonstances identiques, un propriétaire de navire peut ainsi devoir 16 fois la valeur de son navire, tandis qu'un autre se libère en payant seulement le tiers de cette valeur.

Cependant Sir Douglas Owen se montra fort sceptique sur la possibilité d'une unification. Une amélioration du mode de calcul du fonds forfaitaire fût-elle décidée par le Parlement britannique, la législation du Royaume Uni différerait encore des autres par deux points importants, au moins. La responsabilité de l'armateur, en Angleterre, est personnelle, et indépendante du sort du navire.

En praticien averti, Sir Douglas Owen jugeait peu probable que son pays, maître de la plus grande flotte du monde, abandonne ces principes de son droit maritime et il conseillait aux pays continentaux de les adopter s'ils voulaient aboutir à une unité de législation d'ailleurs souhaitable.

1. *Bulletin du Comité maritime international*, n° 1, p. 75 ; *Journal de droit international privé*, 1897, p. 690.

Cette méthode fut imitée l'année suivante à la Conférence d'Anvers, où chaque pays recommanda l'adoption générale des propres dispositions de son droit. Toutefois, la Belgique et la France proposèrent de donner à l'armateur le choix entre la limitation en nature et la limitation en valeur, corrigeant ainsi les inconvénients de l'abandon. C'était le système préconisé par les congrès de droit commercial dix ans plus tôt.

Au cours des débats, un habile moyen de conciliation entre les systèmes opposés fut cependant signalé par M. Glover, délégué britannique.

Repris à la Conférence de Londres il fut le premier échelon franchi dans la voie de l'unification. M. Verneaux, auquel cette découverte semble due, avait, dès 1897¹ proposé de corriger les inconvénients des systèmes anglais et continentaux en donnant à l'armateur une option entre les deux. Les armateurs de grands navires conservaient ainsi le bénéfice de la limitation forfaitaire, équivalant à une franchise pour la valeur de leur bâtiment dépassant 8 £ par tonneau ; les autres seraient assurés que leur responsabilité ne dépasserait jamais la valeur réelle de leur navire.

Toutefois les délégués anglais réservèrent le cas des créanciers pour dommages corporels, l'intérêt que l'opinion britannique porte aux victimes de sinistres maritimes ne permettant pas d'espérer sur ce point une modification du *Merchant Shipping Act*. Ils refusèrent également d'étendre la limitation aux contrats du capitaine.

1. Verneaux, « Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime », *Revue politique et parlementaire*, 1897, p. 133.

La Conférence de Paris confirma la résolution prise à Londres quant au mode de limitation, tout en étendant le nombre des créanciers à gage limité. L'année suivante, à Hambourg, une commission fut chargée de traduire les résultats des réunions précédentes en un projet de traité. Réunie à Anvers, en 1903, elle ne se contenta pas de ce rôle modeste. Elle créa une triple option entre l'abandon en nature, la responsabilité limitée à la valeur réelle du navire à la fin du voyage et la responsabilité limitée à une somme forfaitaire de 8 £ par tonneau. C'est ce système qui, malgré les protestations formulées à Amsterdam en 1904 et à Liverpool en 1905 par les délégués anglais, fut consacré à la Conférence diplomatique de Venise, en 1907.

L'avant-projet de Convention qui fut alors adopté, suscita une confiance exagérée. Certains pays, comme la Belgique et la Grèce, n'hésitèrent pas à faire immédiatement entrer dans leurs législations les dispositions du texte international, tandis que le Gouvernement belge convoquait la 3^e session de la Conférence diplomatique « pour lui soumettre les codes ¹ votés à Venise afin qu'ils puissent être examinés par les puissances et adoptés comme loi universelle en même temps que les codes sur l'abordage et l'assistance. »

Cependant, lorsque les délégués furent rassemblés à Bruxelles, en 1909, on s'aperçut que l'accord était loin d'être réalisé.

La délégation allemande refusait d'envisager la limitation forfaitaire, jugée par elle trop favorable aux pro-

1. Un projet sur les privilèges et hypothèques avait été également préparé et voté.

priétaires de grands navires. D'autre part, elle demandait que tout créancier à gage limité bénéficie d'un privilège lui assurant la priorité sur les créanciers terrestres. C'était un aménagement de la fortune de mer se rapprochant du système très compliqué du Code de Commerce allemand de 1897.

Au contraire, les délégués britanniques s'élevèrent contre toute idée de responsabilité réelle. Ils condamnèrent l'abandon en nature et, revenant sur leurs accommodements antérieurs, prétendirent fixer l'obligation de l'armateur d'après la valeur du navire sain et sauf, estimé avant l'accident générateur de la responsabilité. Ils s'opposèrent, une fois de plus, à ce que la limitation soit accordée à l'encontre des créanciers contractuels et soutinrent leur méthode de règlement par accident.

En effet, dans les pays continentaux, le navire répond de toutes les obligations nées d'une expédition. En Angleterre, au contraire, la responsabilité de l'armateur se renouvelle à chaque nouvelle faute du capitaine. Le fonds de 8 £ peut ainsi être dû plusieurs fois au cours d'un seul voyage.

En pratique, sur le continent, les créanciers ont coutume de saisir le navire au premier port atteint après l'accident et pour le libérer l'armateur verse une caution qui leur est ensuite exclusivement réservée. Il renouvelle ainsi sa responsabilité dans des conditions qui se rapprochent de celles imposées par le *Merchant Shipping Act* à l'armateur anglais.

C'est ce qui fut démontré lors de la Conférence de 1909. Aussi les « Bases » rédigées par la sous-commission nommée la même année, adoptèrent-elles un heureux

compromis : la responsabilité établie par « voyage raccourci ». On conserve le terme traditionnel de voyage, mais on le répute terminé au premier port d'escale ou de relâche atteint après l'événement.

La Conférence diplomatique tint une autre session en 1910. Un nouveau succès y fut enregistré. La délégation anglaise, en la personne de Sir William Pickford, admit le principe de l'évaluation du navire après l'accident.

L'accord se fit également sur le domaine d'application de la limitation. Les délégués continentaux renoncèrent à la formule générale employée dans leurs législations et une liste de cas fut établie. De concessions en concessions celle-ci finit d'ailleurs par contenir tous ceux prévus par ces législations.

Toutefois, la Conférence ne parvint pas à vaincre toutes les divergences de vue des délégations. Elle adopta finalement deux avant-projets assez différents dont le premier, l'avant-projet A, conservait l'abandon comme l'un des termes de la triple option offerte à l'armateur. L'avant-projet B, au contraire, se rapprochait davantage du point de vue anglais : il affirmait le caractère personnel de la responsabilité du propriétaire de navire et la limitait à la valeur du navire après l'accident sans que toutefois la somme ainsi estimée puisse dépasser 8 £ par tonneau.

C'est ce dernier texte qui rallia les suffrages de la sous-commission réunie à Bruxelles en mars 1913 sous la présidence de M. Lyon-Caen. Cette fois un texte unique fut rédigé et l'on aurait peut-être abouti rapidement si la guerre n'était pas venue interrompre l'œuvre entreprise.

Une innovation remarquable du texte de 1913 est la création prévue d'un fonds spécial réservé aux victimes de dommages corporels et dû à tout événement.

A la Conférence du Comité Maritime international tenue à Brême en 1909, on avait envisagé pour la première fois la possibilité d'une entente sur ce point, à condition d'en exclure la responsabilité de l'armement à l'égard du personnel maritime. Cette dernière question présente des difficultés particulières du fait qu'elle est étroitement liée à l'état de la législation sociale de chaque Etat. En 1909 et 1910, la plupart des délégations aux Conférences de Bruxelles manifestèrent le désir de voir examiner ce problème. L'obstacle qui avait jusque là arrêté les efforts des partisans de l'unification était la détermination britannique de ne pas amoindrir les droits accordés aux victimes par le *Merchant Shipping Act*. Aussi est-ce la disposition même de la loi britannique qui fut adoptée par la Conférence de Paris de 1911, et ensuite par la sous-commission de Bruxelles en 1913.

La Conférence Diplomatique se réunit de nouveau après la guerre et, avec quelques modifications de détails, dont la plus importante est sans doute l'adoption d'un forfait remplaçant le fret dû par l'armateur, elle donna au texte de 1913 la forme d'un projet que M. Ripert a pu qualifier de définitif.

Il fut en effet signé dans les années qui suivirent par la plupart des Etats et notamment par la France le 25 août 1924.

Depuis, elle a été ratifiée par la Belgique, le Brésil, le Danemark et l'Islande, l'Espagne, la Finlande, la France (à l'exclusion des colonies, protectorats et possessions ou

territoires d'outre mer), la Hongrie, Monaco, la Norvège et le Portugal.

La Belgique, qui avait déjà modifié sa législation en 1908, l'a mise en harmonie avec la Convention par une loi du 28 novembre 1928. L'Italie a promulgué le 25 mai 1939 une loi qui reproduit fidèlement les termes de l'acte de Bruxelles.

En France, le Gouvernement a été autorisé, par une loi du 21 février 1935, à ratifier la Convention et celle-ci est entrée en vigueur le 23 février 1936. Mais la loi interne n'a pas encore été modifiée; c'est toujours l'article 216 du Code de Commerce qui régit la responsabilité des propriétaires de navires lorsqu'aucun intérêt étranger n'est en jeu ¹.

PORTÉE DE LA CONVENTION

Cette dualité de règles ne va pas sans poser quelques problèmes assez délicats. D'après le texte établi par la commission de 1913, la présence, parmi les intéressés au règlement, d'un seul ressortissant d'un Etat signataire de la Convention était suffisante pour entraîner l'application de celle-ci. C'était aller beaucoup trop loin. Au lieu de rendre le statut de la responsabilité de l'armateur plus certain, ce qui est le but de la Convention, on le livrait au hasard, car la nationalité des créanciers que peut susciter une expédition maritime est tout-à-fait imprévisible. On prétendait ainsi étendre le nombre des cas où la Convention serait appliquée et même faire pression sur les Etats qui n'y auraient pas encore adhéré.

1. Un projet est actuellement à l'étude devant la commission de législation du Sénat.

Voyant que leurs navires risquaient d'être soumis au texte de Bruxelles, ils l'auraient adopté pour ne pas n'en avoir que les inconvénients. On peut douter de l'efficacité de cette méthode, préconisée par M. Louis Franck, pour venir à bout des réfractaires. Il y a longtemps que les tribunaux anglais imposent la responsabilité forfaitaire aux propriétaires de navires français responsables de dommages survenus dans les eaux anglaises et pourtant l'article 216 du Code de Commerce n'a pas encore été modifié, qui permet à l'armateur britannique de faire abandon d'une épave pour les dommages commis dans les eaux territoriales françaises. D'ailleurs, la Convention, prise dans son ensemble, ne favorise aucun des intéressés, sauf, peut-être, les victimes de dommages corporels. Il est probable que les armateurs, habitués à se voir appliquer toutes sortes de textes, auraient subi cette nouvelle charte sans réclamer de leurs gouvernements la modification de leurs lois nationales.

L'inconvénient majeur du texte de 1913 est de faire dépendre le règlement de la nationalité d'un des créanciers. On ne voit pas selon quels principes les droits de ceux dont le gouvernement n'a pas ratifié la Convention seraient ainsi commandés par cette circonstance fortuite qu'il se trouve parmi les créanciers un ressortissant d'une puissance ayant ratifié. Il faudrait, d'autre part, connaître tous les intéressés avant de pouvoir dire de façon certaine si la Convention s'applique ou non et des ententes frauduleuses risqueraient de se produire en vue de faire venir au règlement un créancier d'un pays ayant ratifié ou au contraire de l'écarter.

On ne peut cependant admettre l'application simul-

tanée de plusieurs lois et dire que chaque créancier sera soumis à son statut personnel. On retomberait dans les inextricables difficultés qu'on a voulu justement résoudre.

L'armateur est le seul élément stable dans l'enchevêtrement perpétuellement mobile des intérêts. Il est nécessairement un et non multiple comme les créanciers. De plus, il est le débiteur et il a grand intérêt à être fixe sur l'étendue éventuelle de son obligation.

C'est pourquoi on s'est rallié, en 1923, à la solution proposée en 1922 par M. Lyon-Caen et l'on a décidé que la Convention s'appliquerait « lorsque le navire pour lequel la limite de responsabilité est invoquée est ressortissant d'un Etat contractant ». Ce n'est pas la nationalité de l'armateur, mais la loi du pavillon qu'on a prise en considération, parce qu'elle a un caractère de publicité et de fixité que l'autre n'a pas. On évite aussi de la sorte que se pose le très délicat problème de la nationalité des sociétés.

M. Ripert a fait remarquer qu'on soumettait ainsi les affréteurs à une loi qui pouvait ne pas être la leur¹. Du moins sont-ils avertis, lorsqu'ils louent des navires étrangers, du statut auquel ils seront soumis.

A la Conférence diplomatique de 1922, la portée exacte de cette disposition fut l'objet d'une discussion entre le délégué de la Commission Consultative et Technique des Communications et du Transit et les membres du Comité maritime international. « En raison du principe nouveau d'ordre public international inscrit dans l'article 23 du Pacte, est-il dit au rapport de l'organe de

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 82.

la S. D. N., il était à souhaiter, d'après nous, que l'unification du droit privé des communications par mer s'effectuât de telle manière que fussent évitées dorénavant des divergences entre la loi nationale, d'une part, et la loi internationale, d'autre part, pouvant avoir pour conséquence, du point de vue supérieur du droit public, le maintien d'inégalité de traitement entre les pavillons. » Ce rapport donne ensuite l'exemple suivant : « Dans un Etat donné, la législation nationale prévoit la faculté d'abandon. Sous l'empire de cette législation, le propriétaire du navire responsable d'un abordage ayant entraîné mort d'homme est exonéré, en fait, de toute charge si son navire a péri dans l'accident. Cette législation continuera à s'appliquer, si tous les intéressés sont ressortissants de cet Etat. Si, au contraire, le navire abordeur est un navire d'un autre Etat contractant, la Convention s'applique et le propriétaire est tenu à concurrence de 8 £ par tonneau de jauge. »

« La Convention crée ainsi une discrimination d'autant plus injuste qu'il se conçoit que dans les deux cas supposés, les bénéficiaires de l'indemnité soient exclusivement des nationaux au regard de la juridiction compétente. » ¹

La C. C. T. a donc émis le vœu que la Convention s'applique « dans tous les cas où le navire visé à l'article 1 est un navire d'un des Etats contractants, afin de consacrer internationalement l'obligation de traiter de la même manière et dans tous les cas les navires nationaux et étrangers. » ²

1. Cité par De Hostlie, « L'organisation des communications et du transit de la Société des Nations et le droit comparé », *Recueil en l'honneur d'Edouard Lambert*, t. II, p. 862.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 226.

La Conférence diplomatique ne l'a pas admis. Elle est restée dans les limites strictes de son rôle, qui était de remédier aux conflits de lois et non de s'immiscer dans les législations internes. En ratifiant la Convention de Bruxelles, un Etat s'engage donc à l'appliquer aux navires ressortissants d'Etats contractants lorsque les règles du droit international privé l'auraient conduit à l'application de sa propre loi; il ne s'engage nullement à y soumettre un rapport de droit où sont intéressés seulement ses nationaux. Pour étendre les dispositions du texte de Bruxelles à ces derniers, il faut que la loi interne soit modifiée. C'est pourquoi un certain nombre d'Etats ayant déjà ratifié la Convention ne considèrent pas cet acte comme suffisant et se préoccupent d'abroger les dispositions de leurs Codes en contradiction avec elle.

M. A. Percerou a examiné les difficultés pratiques que risque de faire naître la dualité des textes en vigueur si un certain temps s'écoule entre la ratification de la Convention et la modification de la loi interne¹. Il pense que la loi applicable varierait avec la nationalité des créanciers. Cependant le statut de la responsabilité ne peut être qu'unique.

Si un navire français est responsable dans des conditions telles que la loi de son pavillon doive s'appliquer, il est soumis à la loi française. Si un navire d'un autre Etat contractant est responsable dans des conditions telles que la loi française lui serait applicable, on le juge selon les termes de la Convention. Les navires d'un Etat sont donc soumis à leur loi nationale chez eux et à la

1. A. Percerou, « L'introduction en France des conventions pour l'unification du droit maritime », *Annales de droit commercial*, 1936, p. 219.

Convention devant les juridictions des Etats contractants. Dès lors, le but de la Convention ne sera véritablement atteint, on le conçoit, que le jour où les lois nationales auront été modifiées, mais on ne peut se rallier à l'opinion de M. Percerou qui considère ces lois comme étant d'ores et déjà abrogées par la ratification. L'article 12 permet d'ailleurs de ne pas appliquer la Convention à des ressortissants d'Etats non contractants, ce qui montre bien qu'elle ne supprime pas les lois internes.

DIFFICULTÉS D'UNIFICATION PROPRES A LA RESPONSABILITÉ LIMITÉE DE L'ARMATEUR

Le résultat de tant d'efforts est assez décevant. Ni la Grande-Bretagne, ni la France, ni l'Allemagne n'ont encore modifié leurs lois. C'est que l'on touche ici à des problèmes infiniment plus délicats que ceux abordés auparavant par les Conférences de droit maritime. Les différences de réglementation ne sont pas seulement des différences de technique; elles découlent, en réalité, de la conception propre à chaque pays en matière de responsabilité du fait d'autrui.

En Angleterre, le principe de la responsabilité personnelle indéfinie du commettant pour les faits et fautes de ses préposés jouit d'une autorité traditionnelle considérable. Les armateurs ont obtenu tardivement, et comme une faveur particulière, le droit de limiter leur responsabilité, d'où une tendance à restreindre ce privilège.

La limitation de la responsabilité du propriétaire de

navire date, en France, du Moyen-Age. Les auteurs discutent encore de son véritable caractère, mais acceptent, en général, cette exception au droit commun.

Le droit allemand prend une tout autre position. D'après le Code civil de 1900, le commettant ne répond des actes des personnes employées par lui qu'autant que sa propre faute est prouvée. Il n'est pas automatiquement responsable du fait d'autrui comme le commettant anglais ou français. Mais le Code de Commerce impose une règle spéciale à l'armateur : celui-ci est toujours responsable des faits de ses préposés maritimes jusqu'à concurrence de sa fortune de mer. Le navire, le fret, les accessoires sont affectés aux dettes de l'expédition. En réalité, la responsabilité du fait d'autrui n'apparaît pas. Seul compte le lien des créanciers avec le navire¹. Il en résulte que, en Allemagne, la limitation peut parfois être opposée à des créanciers ayant contracté avec le propriétaire lorsque celui-ci agit dans l'étendue des attributions du capitaine.

Il faut, pour trouver un terrain d'entente, que le droit maritime se détache du droit commun propre à chaque pays, qu'il accentue son particularisme².

Libéré des doctrines nationales, il pourra créer des règles uniformes répondant aux nécessités pratiques.

Or la limitation de la responsabilité de l'armateur est peut-être la plus particulière de toutes les institutions propres au commerce de mer.

1. V. C. Cosack, *Traité de droit commercial*, traduction Léon Mis, Paris, 1904, p. 237.

2. G. Ripert, « Le particularisme du droit maritime dans l'unification internationale de ce droit », *Studi di diritto commerciale in onore di Cesare Vivante*, Rome, 1931, t. II, p. 159.

Certains la trouvent injustifiable. « C'est un perfectionnement dans l'art de faire banqueroute à l'étranger », déclarait Portalis lors de la discussion qui précéda la modification de l'article 216 du Code de Commerce, en 1841.

Pourtant, personne n'ose la supprimer.

Récemment, ce principe a même été emprunté par certaines lois, étendu à d'autres situations.

Ainsi, la loi française du 14 mars 1935 limite la responsabilité des pilotes au montant d'un cautionnement fixé administrativement. C'est une grosse innovation, car il ne s'agit plus là d'une responsabilité du fait d'autrui, mais bien d'une responsabilité personnelle. On ne peut plus invoquer la difficulté de surveillance ou la grande initiative laissée par la loi au capitaine. « Si la règle nouvelle que la loi applique aux pilotes est l'expression moderne de la justice, dit M. Aubrun¹, on ne voit pas quelle raison s'opposerait à ce qu'elle fût généralisée; ce serait, en perspective, un remaniement extrêmement grave, pour ne pas dire un bouleversement de la notion de responsabilité. »

Les Conventions de Varsovie et de Rome, jetant les bases d'un droit aérien ont permis au transporteur par avion de limiter sa responsabilité.

L'idée qui incite ainsi le législateur à s'écarter du principe fondamental, exprimé en France dans les articles 1384 et 2092 du Code Civil, selon lequel tous les biens présents et à venir du débiteur doivent répondre de la réparation du préjudice à laquelle il est obligé est toujours le même; c'est la constatation d'une disproportion

1. D. 1936.4.41. Examen de la loi du 14 mars 1935.

écrasante entre le risque et la faute. Il est ordinaire de voir un certain manque de proportion entre les faits de l'homme et leurs conséquences, mais rarement les suites d'une simple erreur sont susceptibles d'atteindre une telle gravité. C'est pourquoi la limitation est une institution indispensable et le reste malgré le développement de l'assurance. Aux assureurs aussi il faut une protection contre les désastres dépassant toute prévision. On ne saurait non plus oublier que le taux des primes dépend de l'étendue des risques couverts.

CHAPITRE I

DOMAINE DE LA RESPONSABILITE LIMITEE

Avant d'énumérer, dans une première section, les créanciers auxquels peut être opposée la limitation de la responsabilité de l'armateur et, dans une seconde section, les débiteurs qui peuvent s'en prévaloir, quelques mots sont nécessaires pour bien préciser la portée de la Convention.

Son rôle est d'être un crible et d'empêcher les risques les plus lourds de l'exploitation maritime de peser sur l'armateur. Mais certaines lois nationales peuvent accorder à celui-ci une protection plus efficace encore en le déclarant irresponsable. Aussi, même si la Convention était introduite dans toutes les législations, les droits des créanciers et l'obligation des armateurs pourraient différer beaucoup suivant la loi à laquelle le litige serait soumis.

En France, par exemple, la réparation des dommages corporels subis par les membres de l'équipage n'incombe pas à l'armateur. La loi du 29 décembre 1905, organisant la Caisse de prévoyance des marins français, l'a libéré de toute responsabilité à cet égard. Le législateur anglais, après avoir longtemps refusé toute limitation de responsabilité aux armateurs, leur a accordé l'immunité com-

plète pour tous les dommages provenant d'un incendie ¹, bien que le feu, sur un navire en mer, provienne presque toujours d'une faute ou d'une négligence commise à bord. La responsabilité des armateurs britanniques se trouve ainsi allégée d'obligations pesant sur les propriétaires de navires de la plupart des autres pays. Enfin, on sait que la Convention de Bruxelles sur les connaissements et les lois qui s'en sont inspirées comportent une liste de faits dont le propriétaire de navires est légalement absout, pourvu qu'il ait fourni une « due diligence » au début de l'expédition.

DOMMAGE SURVENU PAR LA FAUTE D'UN PILOTE OBLIGATOIRE

La Convention traite, dans un article additionnel, d'un cas particulier où les lois nationales ont dégagé les armateurs de toute responsabilité; c'est celui de dommages causés par le fait ou la faute d'un pilote obligatoire. Lors de la rédaction de la Convention du 23 septembre 1910 sur l'abordage, on avait jugé excessive la protection accordée par certains Etats aux armateurs à l'égard des risques de la navigation à l'entrée ou à la sortie des ports et l'on avait adopté un article 5 affirmant la responsabilité de l'armateur, même en cas de pilotage obligatoire. Toutefois, les Anglais, inquiets de la suppression de l'importante garantie qu'ils tiraient de leur loi, obtinrent que la mise en vigueur de l'article 5 fût reculée jusqu'au jour où la responsabilité des propriétaires de navires serait limitée dans un accord international. La

1. *Merchant Shipping Act* de 1894, section 502.

Convention de Bruxelles le rend expressément applicable aux Etats signataires¹.

Cette disposition exceptée, et nous venons de voir que son adoption fut pour ainsi dire accidentelle, la question de l'existence de la responsabilité reste étrangère à la Convention.

NAVIRES RÉGIS PAR LA CONVENTION

La Convention concerne uniquement l'armement maritime. Le titre, l'article 1 évoquent « les propriétaires de navires de mer ». Mais le texte ne définit pas davantage les conditions que doit remplir un bâtiment pour être ainsi qualifié. La Convention, dit M. L. Franck, « laisse à la loi nationale le soin de décider ce qui est un navire de mer »². On sait qu'en France, le Code de Commerce n'en ayant donné aucune définition, la jurisprudence s'est efforcée de trouver un critère entre navire de mer et bateau de navigation intérieure³.

Au cours des travaux préparatoires, le délégué hollandais observa que, dans son pays, la qualité de navire était reconnue à un grand nombre de bateaux naviguant sur le Rhin et la Meuse, à destination ou en provenance d'un pays étranger. Il lui fut répondu qu'il suffisait qu'un bâtiment soit qualifié « navire » par sa loi nationale pour obliger les cosignataires de la Convention à le considérer comme tel.

1. L'Angleterre a supprimé, par le *Pilotage Act* de 1913, l'exception que ses armateurs tiraient du pilotage obligatoire; il semble que l'Allemagne l'ait conservée jusqu'à présent. V. Schaps, *Das deutsche Seerecht*, p. 766.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 61.

3. V. arrêts cités G. Ripert, *Droit maritime*, t. II, p. 215 à 218.

La Haute Cour des Pays-Bas, ayant eu depuis à juger de la qualité d'un de ces bateaux hollandais à l'occasion d'un abordage, n'a pas considéré la qualification donnée par la loi néerlandaise comme suffisante pour faire de ce bâtiment un navire au sens de la Convention de Bruxelles sur l'abordage du 23 septembre 1910¹. Pourtant, cette Convention ne donne pas plus que celle de 1924 une définition du navire de mer.

Si l'on se reporte aux travaux préparatoires de 1922, on voit qu'à la commission de rédaction il a été dit que « par navires de mer il faut entendre ceux qui vont régulièrement en mer, même si occasionnellement ils naviguent dans les eaux intérieures »². Quelques lignes plus loin, on lit « qu'une proposition d'étendre la notion de navire de mer aux bâtiments qui y sont assimilés par la loi nationale » a été rejetée. Il semble donc y avoir, malgré le silence du texte, une certaine conception du navire de mer qui devrait primer celles des différents signataires. Peut-être est-il regrettable qu'elle soit seulement exprimée dans les travaux préparatoires.

Lorsque les termes de la Convention furent arrêtés, d'autres délibérations se poursuivaient en vue de fixer le statut des navires appartenant aux Etats. Bien qu'incertains de l'issue de celles-ci, les rédacteurs déclarèrent, dans un article 13, les navires de guerre et ceux affectés à un service public exclus du domaine d'application de la Convention. Cette disposition se trouve implicitement modifiée par la Convention sur l'immunité des navires

1. Arrêt du 21 avril 1932, S. 1933, IV, p. 17.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 217.

d'Etat de 1926. L'article 4, paragraphe 1, de ce texte, déclare « que les Etats pourront invoquer tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés et leurs propriétaires ». Il est juste que l'assimilation de l'Etat à l'armateur privé, proclamée par l'article 1, en vue de réduire ses prérogatives, lui donne en revanche le droit de profiter des avantages accordés à ce dernier et parmi ceux-ci la limitation de la responsabilité est au premier plan. Le système de l'abandon en nature était peu conciliable avec le rôle des navires de guerre; la limitation en valeur peut, au contraire, leur être appliquée. Certes, croiseurs ou sous-marins ne se prêtent pas aussi facilement à une évaluation monétaire que des navires de commerce, pour lesquels existe un véritable marché; leur jaugeage nécessiterait quelque formule particulière. Mais, ces difficultés techniques résolues, les Etats pourront invoquer la protection de la Convention pour tous leurs bâtiments sans distinction.

SECTION I

Créanciers auxquels peut être opposée la limitation de la responsabilité

Lorsqu'on voulut définir le domaine de la responsabilité limitée, on constata que sur ce point, presque toutes les nations avaient des principes analogues, exprimés parfois en termes à peine différents.

Une seule s'écartait résolument de la coutume géné-

rale, mais cette nation particulariste était aussi la première puissance maritime : il s'agissait de l'Angleterre.

Les lois des pays continentaux, suivies en cette matière par celles des Etats-Unis et de la plupart des Etats de l'Amérique du Sud ¹, admettaient largement la limitation pour toutes les obligations dont l'armateur se trouvait responsable du fait de ses préposés maritimes, qu'elles soient d'origine délictuelle ou contractuelle. La loi anglaise, au contraire, accordait parcimonieusement sa protection aux armateurs. Ils restaient indéfiniment tenus des obligations contractuelles consenties par le capitaine.

Origine des différences entre les lois de l'Angleterre et du continent

Cette différence s'explique par l'histoire de ces législations. Dans les pays continentaux, la limitation est une très ancienne institution. Depuis le « Consulat de la mer », vaste compilation des usages communs aux peuples de la Méditerranée au Moyen-Age, la tradition n'a pas été rompue. Il s'était formé là une conception de l'association maritime remarquablement bien adaptée aux besoins de la navigation. Du contrat de commande, liant les divers intéressés au navire, découlait une limitation de responsabilité à l'apport de chacun. L'apport de l'armateur, c'était sa fortune de mer. Là devaient se borner ses risques, que la source de son obligation soit un contrat ou un délit du patron de son navire. Au

1. Cattier, « Etude de droit comparé sur la responsabilité des propriétaires de navires », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 3.

Moyen-Age, les pays du nord ignoraient cette protection si nécessaire à une industrie soumise aux aléas de la navigation. On ne trouve dans le « Rôle d'Oléron », coutumier des côtes de l'Océan, dont l'autorité s'étendait jusqu'aux peuples navigateurs de la Baltique, aucune limite à la responsabilité des propriétaires de navires. Mais au cours des siècles suivants, la plupart de ces pays, l'Allemagne notamment, et les Etats Scandinaves, se rallièrent à la conception méditerranéenne, et l'on vit la notion de fortune de mer s'acclimater dans les régions autrefois soumises au « Rôle d'Oléron ».

Les juristes de l'Océan cherchèrent, du moins, à restreindre le domaine d'application de cette faveur qu'ils jugeaient exorbitante du droit commun. Ils trouvèrent dans la théorie romaine de l'obligation et du mandat de nouveaux arguments et ils refusèrent d'étendre la limitation aux obligations résultant des contrats du capitaine. La querelle dura très longtemps. En France, l'Ordonnance sur la marine de 1681, qui donnait un droit uniforme au royaume, ne s'était pas clairement expliquée et l'on vit Valin, procureur du roi à l'amirauté de La Rochelle, refuser, dans son commentaire, la limitation aux obligations contractuelles, tandis qu'Emerigon, avocat au Parlement de Provence, accordait indistinctement cette protection à l'armateur à l'égard de toutes les obligations résultant de l'activité du capitaine. L'article 216 du Code de Commerce répétant les termes de l'Ordonnance sans résoudre le conflit, il fallut la loi du 14 juin 1841 pour faire cesser la controverse ; elle donna raison aux émules d'Emerigon en accordant la protection la plus large. Un peu plus tard, une interprétation des

tribunaux administratifs, refusant le bénéfice de la limitation à l'armateur dans le cas particulier de dommages causés aux ouvrages des ports, fut condamnée par une loi du 12 août 1885. Cette tendance à accorder la limitation d'une façon toujours plus libérale avait été suivie par la plupart des nations continentales, mais non par la Grande-Bretagne, dont la législation s'était formée, ici comme dans beaucoup d'autres domaines, d'une façon très particulière ¹.

En effet, à l'époque où l'Ordonnance de Colbert servait de modèle aux législations maritimes, l'Angleterre restait fidèle aux principes du très ancien « Rôle d'Oléron » et refusait toute limitation de leur responsabilité aux propriétaires de navires. L'armateur anglais était, comme tout autre négociant, indénniment responsable des actes de ses préposés.

On s'étonne qu'une protection jugée si nécessaire dans les autres pays ait pu manquer sans dommage à l'armement d'une grande puissance maritime. En réalité, la marine marchande britannique trouvait ailleurs des stimulants qui lui permettaient de se passer de celui-là. En 1651, l'Acte de Navigation de Cromwell venait donner au pavillon anglais un merveilleux essor; les victoires coloniales remportées sur la France au cours du XVIII^e siècle l'encouragèrent encore; au début du XIX^e siècle il était maître des mers, dix ans de blocus et quinze ans de guerre ayant ruiné les marines de ses concurrents français, hollandais et espagnols.

1. L'Espagne fut longtemps le seul pays continental où l'armateur ne put limiter sa responsabilité pour les contrats passés par le capitaine. Elle ne l'est plus depuis la loi néerlandaise du 22 décembre 1924; celle-ci n'accorde la limitation que dans trois cas strictement énumérés parmi lesquels les contrats ne figurent pas.

Cependant, au début du XVIII^e siècle, la Chambre des Communes reçut une pétition de quelques négociants du port de Londres qui demandaient à ne plus être indéfiniment responsables des vols de marchandises commis par leurs capitaines et leurs matelots¹.

Satisfaction leur fut donnée par un acte de 1734, en vue, disait-on, de favoriser l'industrie de l'armement et d'empêcher le découragement de ceux qui voudraient s'y engager. C'est le premier texte anglais où il soit question de responsabilité limitée. Les armateurs, ayant réussi, continuèrent d'envoyer des pétitions et furent écoutés chaque fois que la partie adverse, les créanciers d'indemnités, ne fut pas assez puissante pour s'y opposer. Il en résulta une série de cas particuliers que les Anglais ne se sont pas souciés de lier ou d'expliquer par des principes, et qu'ils considèrent simplement comme la liste des faveurs exceptionnelles obtenues par l'armement.

Conciliation des deux systèmes opposés

Pour les juristes qui eurent à concilier ces systèmes divers, la plus grosse difficulté vint de l'opposition des Anglais à toute limitation dans la matière des contrats. Cependant, l'accord sur ce point, que de purs théoriciens pouvaient juger impossible, fut facilité par une évolution de la pratique maritime qui diminua beaucoup l'acuité du différend. La plupart des contrats que peut avoir à passer un capitaine dans les ports où son navire fait escale sont aujourd'hui conclus par des agents terrestres,

1. *Abbott Law of Merchant Ships and seamen*, 13th edit., p. 514 à 518.

que l'armateur entretient dans ces ports. C'est au moins le cas des grandes compagnies qui possèdent une flotte de navires fréquentant régulièrement les mêmes ports. D'autre part le rôle d'agent commercial du capitaine a encore été réduit du fait des facilités de communications par T. S. F. ou par téléphone; de tous les points du globe, un capitaine peut, avant de contracter, demander l'avis et l'autorisation de son armateur. Or chaque fois que celui-ci s'engage, personnellement ou par l'intermédiaire d'un mandataire terrestre, son patrimoine tout entier répond suivant les principes ordinaires du droit civil. Malgré cette diminution, en nombre et en importance, des contrats passés par le capitaine, la résistance du particularisme anglais ne fut pas vaincue sans peine. Les Conférences diplomatiques de 1909 et de 1910 consacrèrent une grande part de leurs efforts à obtenir les concessions mutuelles nécessaires à un accord. Le texte des bases de 1910, résultant de leurs travaux réunit, enfin, tous les suffrages et n'eut à subir, par la suite, que des modifications de détail, pour devenir les articles 1 et 2 de la Convention de 1924.

Issus d'une longue suite de transactions, ils n'ont certes pas la clarté et la simplicité de l'article 216 du Code de Commerce français. Dans l'impossibilité de trouver une formule générale ralliant l'assentiment de tous les pays, on a dû, comme dans la législation anglaise, procéder par énumération de cas particuliers. La conception britannique de la limitation, faveur exceptionnelle, accordée expressément par la loi dans des cas qu'elle juge particulièrement graves pour l'armateur, a prévalu. Mais, la liste de ces cas a été allongée de telle sorte que presque

tous ceux où l'armateur français se voyait protégé par les termes compréhensifs de l'article 216 y figurent, comme nous le verrons. Les inconvénients de cette énumération restrictive apparaîtront lorsque les juges auront à en interpréter les termes. On risque fort de voir la jurisprudence priver du bénéfice de la limitation des obligations qui en avaient joui jusqu'à présent, sous le prétexte qu'on ne peut les faire entrer dans aucune des catégories étroitement définies par l'article 1.

D'autres complications viendront de ce qu'il n'y a plus une seule limite à la responsabilité, mais plusieurs : on peut en compter trois et parfois même quatre. Nous verrons que la limite est, tantôt, la valeur du navire quelle qu'elle soit, tantôt la valeur du navire avec un maximum de 8 £ par tonneau, ou bien cette dernière limite plus un fonds de 8 £ dû à tout événement, ou encore, suivant une réserve demandée par l'Angleterre, un fonds de 8 £ dû à tout événement. Si l'on songe que d'un seul et même fait peuvent naître des créances auxquelles le propriétaire sera en droit d'opposer, suivant leur place dans l'énumération de l'article 1, deux sortes de limites, pour ne pas parler des autres, le système né de tant de compromis apparaît assez complexe.

Mais si l'article 216 avait sur le système nouveau l'avantage d'une plus grande simplicité, il faut reconnaître que la Convention apporte sur certains points des améliorations certaines.

Notamment, elle diminuera sans doute l'incertitude dans laquelle se trouvaient les armateurs sur l'étendue de leur responsabilité, du fait que la jurisprudence prétendait trouver dans leurs actes le signe d'une renon-

ciation tacite à la possibilité de faire abandon. On sait que la Cour de Cassation, ayant refusé d'exercer son contrôle en cette matière, le bénéfice de la limitation se trouvait à la merci des juges, qui parfois interprétaient de façon très aventureuse la volonté des armateurs¹. La disparition de l'abandon en nature fera perdre à cette jurisprudence la plupart de ses arguments.

Cas où la responsabilité est limitée

Il nous reste, après ce long préambule, à étudier les textes eux-mêmes et à examiner point par point l'énumération de l'article 1.

Cet article classe sous 8 chefs les cas où la responsabilité est limitée. Pour les cinq premiers, la limite est double : elle est la valeur du navire, du fret, et des accessoires du navire, mais le chiffre obtenu par l'addition de ces divers éléments ne doit pas dépasser 8 £ par tonneau de jauge; pour les trois derniers, la valeur de ces éléments, quelque chiffre qu'elle atteigne, constitue la seule limite.

Le premier paragraphe traite des indemnités dues à raison de dommages causés à des tiers « par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote, ou de tout autre personne au service du navire ». Il régit les plus graves des risques qui menacent l'armateur, notamment les réclamations des tiers après un abordage², accident de mer contre lequel l'armateur est impuissant et dont

1. Voir notamment de Courey, *Questions de droit maritime*, t. II, p. 175 à 200 : « Une nouvelle violation de l'article 216 du Code de commerce ».

2. C'est à l'occasion de la réglementation de l'abordage qu'on s'est, pour la première fois, occupé d'unifier la responsabilité des armateurs.

les conséquences imprévisibles peuvent être gigantesques.

Avant de quitter le port, son navire a dû subir l'examen minutieux des inspecteurs de la navigation. Le permis de navigation, qu'il a obtenu, certifie que toutes les prescriptions techniques sur la sécurité ont été observées. Son capitaine n'a pu être choisi que parmi des gens que l'autorité a déclarés aptes à conduire un navire, pour telle ou telle navigation. Que peut-il faire de plus pour se garantir? Son navire au loin, il peut aujourd'hui rester en communication par T. S. F. avec son capitaine, et certains ont pensé que le rôle de ce dernier s'en trouverait diminué, comme il l'a été en matière de contrats. Mais la décision de l'officier de quart ou de l'homme de barre qui évite ou provoque un accident, est le plus souvent instantanée; elle ne supporte pas d'attendre des ordres, même par T. S. F.. Aurait-il le temps matériel de consulter l'armateur, celui-ci ne pourrait pas lui donner d'instructions obligatoires sur la conduite du navire. La décision dépend trop de l'état des éléments, de la situation locale dans toute sa complexité, pour que l'armateur ou son agent, fussent-ils d'excellents navigateurs, puissent de loin donner des ordres au capitaine. Celui-ci est souverain juge des mesures à prendre. Les perfectionnements de la technique n'ont pas encore réussi à restreindre ici la part de l'initiative humaine.

De ces événements inévitables pour l'armateur, peuvent naître des réclamations écrasantes et sans proportion aucune avec la cause de l'accident. Il est classique de citer le cas du steamer « La Bourgogne », coulant après avoir été abordé par un voilier de 1.500

tonnes. Or, la valeur des navires a considérablement augmenté. Sans parler de géants comme la « Normandie », dont la valeur atteint des centaines de millions de francs, les paquebots sont aujourd'hui des palais flottants dont l'installation ultra-moderne coûte extrêmement cher. Les cargos sont pourvus d'outillages perfectionnés. Le moindre vapeur atteint le prix d'un million de francs et ceux qui atteignent 10 millions sont nombreux. Les navires les plus coûteux sont justement les plus rapides, donc les plus exposés. Pour avoir une idée de la valeur des cargaisons, il suffit de penser qu'un cargo de 4.000 tonneaux peut transporter sept millions de francs de blé ou de fer, qu'un pétrolier de grand tonnage, comme on les construit aujourd'hui, peut contenir pour 20 ou 30 millions de francs d'huiles.

Non seulement les conséquences pécuniaires des accidents de mer se sont aggravées, mais la fréquence de ceux-ci augmente. Il suffit de parcourir un recueil de jurisprudence maritime pour se rendre compte du nombre considérable de réclamations auxquelles donnent lieu les abordages. Ils sont aujourd'hui, comme le dit M. Ripert, le grand péril de la navigation.

Les causes principales de l'accroissement fâcheux de cette catégorie de sinistres, ce sont, d'abord, la vitesse que donnent les machines, et ensuite, le poids énorme des coques de très grandes dimensions.

Mais il y en a d'autres. Autrefois les calmes, qui accompagnaient souvent la brume, contraignaient les voiliers à une immobilité salutaire. Les vapeurs, aujourd'hui vont toujours trop vite par temps de brume et c'est la

cause de bien des abordages ¹.

L'impossibilité de prévoir les manœuvres d'un vapeur est une autre raison du développement des collisions. Il n'en était pas de même avec les voiliers. Leur allure était commandée par le vent et l'établissement de leur voilure. S'ils hissaient « toutes voiles dessus » pour aller plus vite, ou s'ils s'apprétaient à virer de bord, cela se voyait, tandis qu'il suffit d'un geste invisible pour modifier la marche d'un cargo. Le capitaine d'un autre navire ne connaît ces changements de vitesse ou de direction que dans leurs effets et souvent alors il est trop tard pour y parer.

Mais surtout la propulsion mécanique a permis aux navires de suivre une route rectiligne, la même pour tous d'un point à un autre. La mer est ainsi sillonnée de lignes qui pour n'être pas tracées réellement n'en sont pas moins si nettement définies que les navires s'y suivent en certains points comme les voitures dans les rues d'une ville. On a fixé des règles pour éviter que l'aller et le retour n'empruntent le même parcours. On ne peut empêcher que le rassemblement de nombreux bâtiments de vitesses différentes sur un même trajet ne cause de fréquentes collisions.

Bref, cette source de responsabilité est devenue très lourde pour les armateurs et la double limitation accordée par la Convention sera fort utile, à eux et à leurs assureurs qui, il ne faut pas l'oublier, ne sauraient, pour des primes minimales, garantir des risques trop grands.

1. Il se trouve malheureusement que les parages où la navigation est la plus intense, sont souvent aussi ceux où la brume est la plus fréquente : tels les abords de l'entrée de la Manche, qui voient passer plus de la moitié des navires du monde, ceux des ports de la mer du Nord, ou encore les atterrages de New-York.

Il reste, cependant, une importante catégorie de réclamations contre lesquelles l'armateur n'obtient pas la protection de la Convention. On lit bien, au § 1 de l'article 1, que la limitation s'étend « aux indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau », et au § 5, qu'elle s'étend à l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé. Mais si l'on se reporte à la note 1 du protocole de signature, on voit que si les tiers lésés par des dommages causés à terre sont des propriétaires de docks, de voies navigables ou de tout ouvrage d'art, les lois nationales se réservent la liberté de fixer comme elles l'entendent l'étendue de la responsabilité du navire en faute, sans toutefois dépasser la somme de 8 £ par tonneau de jauge. Il en est de même pour les créances qui résultent de l'obligation d'enlever l'épave¹, et là sans aucune restriction.

Cette regrettable réserve a été introduite sur la demande de l'Angleterre. Sir Leslie Scott, alors qu'on lui demandait une fois de plus de renoncer à cette exception injustifiable, les entreprises qui assurent la manutention des marchandises dans les ports n'étant pas des créanciers plus intéressants que beaucoup d'autres auxquels on oppose la limite, expliqua², qu'en Grande-Bretagne, ces travaux de port avaient été exécutés par de très puissantes compagnies, qui avaient fait de gros emprunts dans le public et qu'une des garanties des prêteurs était

1. Il est commode de réunir, pour les expliquer, le § 1 et le § 5 de l'article 1^{er}. On a séparé des autres obligations celle de relever l'épave coulée parce qu'elle existe alors même qu'aucune faute du capitaine ne peut être relevée et que parfois on en a même fait une obligation personnelle de l'armateur; il était donc nécessaire d'affirmer particulièrement la limitation dans ce cas.

2. *Procès verbaux*, 1922, p. 59.

constituée par la responsabilité des armateurs. L'opposition absolue de ces compagnies au nouveau système, qui lie le sort des créances maritimes à celui du navire, serait, disait-il, un obstacle insurmontable au succès de la Convention en Angleterre. L'adhésion de cette grande nation maritime importait trop aux artisans de l'unification pour qu'ils ne se soient pas pliés à cette volonté.

La fréquence et la gravité de ces réclamations sont récentes, mais comme celles qui résultent des abordages, elles croissent sans cesse ¹. Qu'arrivait-il, autrefois, si un heurt se produisait entre un navire et le quai d'un port ? Manœuvrée lentement à l'aviron ou halée sur des amarres, la coque de bois du voilier risquait plus dans le choc que la digue ou le quai. Ici, comme en mer, la vitesse et la masse des navires modernes ont augmenté les risques. Ce qui a encore plus changé la situation, c'est l'extraordinaire développement de l'outillage des ports. Les quais se sont couverts d'installations pour le chargement et le déchargement des marchandises : les grues, les aspirateurs à grains, les élévateurs de toute sorte, les portiques pour la manutention du charbon, des grumes de bois, des sacs, donnent un aspect étrange aux grands ports modernes. Or beaucoup de ces appareils sont montés sur des pontons. La rencontre de l'un d'eux par un navire n'est pas un abordage, mais un heurt, et la réserve anglaise s'y applique. Lorsqu'on saura que le port d'Anvers, ou celui de Hambourg, possède plus de

1. Aussi la plupart des législations ont-elles pris des dispositions pour protéger les armateurs contre ces nouvelles réclamations. En France, où le Conseil d'Etat refusait aux propriétaires de navire la faculté de se libérer par l'abandon à l'égard de l'administration des Ponts et Chaussées, une loi du 12 août 1885 vint la leur accorder expressément.

20 élévateurs, dont la plupart sont flottants, plusieurs centaines de grues et de nombreux docks, également flottants, on imaginera la difficulté qu'il y a de manœuvrer jusqu'à l'accostage. De plus, pour augmenter la longueur de leurs quais, et pouvoir décharger un grand nombre de navires en peu de temps, les ports les plus actifs ont fait construire quantité de bassins, de canaux, d'écluses qui forment un véritable dédale. Bien que le navire arrivant de la haute mer ait pour le conduire à son quai à travers tous ces obstacles l'aide de pilotes et de remorqueurs, les heurts sont fréquents et les réclamations qui en résultent peuvent être considérables.

Le projet de loi français, modifiant l'article 216 pour le mettre en harmonie avec la Convention ratifiée par la France, ne tient pas compte de cette réserve. Les armateurs, français ou étrangers, qui causeront des dommages aux installations d'un port français pourront donc limiter leur responsabilité. Ils seront même mieux protégés qu'autrefois lorsque, ce qui sera fréquent, leur navire vaudra plus de 8 £ par tonneau de jauge. Mais, en Angleterre¹, et dans les autres pays qui voudraient faire usage de la réserve, les armateurs seront toujours poursuivis, quel que soit le sort de leur navire, jusqu'à concurrence de 8 £ par tonne pour les dommages aux compagnies de docks, et indéfiniment pour le relèvement

1. C'est depuis 1900 seulement que la limite de 8 £ par tonne peut être opposée aux docks. Et l'acte qui, d'une main, restreint le gage de ces riches compagnies, leur accorde, de l'autre, la limitation de leur propre responsabilité. Cette grande faveur n'est donc plus, en Angleterre, le monopole des armateurs, et voilà de quoi laisser rêveurs ceux qui la justifiaient par l'impossibilité de la surveillance ou le manque de liberté dans le choix des préposés.

de l'épave. On a dit qu'en pratique cette réserve ne changerait pas grand'chose à la situation des débiteurs étrangers d'indemnité, parce que, lorsque leur navire serait au fond de l'eau les compagnies anglaises de docks ne pourraient en fait rien obtenir d'eux. Cela n'est pas absolument exact, d'abord parce que d'aussi puissants créanciers peuvent ne pas reculer devant les frais d'une instance à l'étranger et poursuivre le débiteur sur ses biens autres que le navire, ensuite parce que les navires appartiennent bien souvent à des sociétés qui en possèdent plusieurs et qu'elles devront payer ce qu'on leur demande ou se résigner à interdire les ports britanniques à leur flotte entière sous peine de voir saisir la première de leurs unités qui y entrerait.

Les fautes contre les conséquences desquelles l'armateur peut se protéger par la limitation sont celles « du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire ». Cette liste est suffisamment large. Elle comprend notamment tous les agents des services généraux, aujourd'hui si nombreux sur les paquebots, et qui doivent être assimilés à l'équipage. Quant aux ouvriers employés à bord, aux dockers qui ont remplacé les matelots dans la tâche du chargement, du déchargement et de l'arrimage des marchandises, il est difficile de savoir si on devra les comprendre ou non dans le nombre des « personnes au service du navire ¹ ». Si le

1. Le fait que ces personnes sont occasionnellement au service du navire ou qu'elles y sont normalement attachées ne peut pas servir de critérium; le pilote, par exemple, est un préposé temporaire et accidentel et l'armateur n'a cependant qu'une responsabilité limitée de ses faits et fautes.

capitaine a conservé la haute main sur ces opérations, il est certain que la limitation doit être accordée. Mais il est fréquent que ce soit l'agent terrestre de l'armateur qui dirige et surveille ces préposés. Comment, alors, accorder la limitation pour des actes commis sous l'autorité d'un préposé soumis au droit commun et qui, par conséquent engage le patrimoine tout entier de son commettant ? Les fonctions autrefois dévolues au capitaine et à ses matelots ont été accaparées par le personnel des quais; mais quelles répercussions aura cette transformation de l'industrie de l'armement sur la responsabilité des propriétaires de navires ? Permettra-t-on la limitation chaque fois que l'acte entre dans les attributions des préposés maritimes telles que la loi les a fixées, ou dira-t-on, au contraire, que le droit commun s'applique parce que c'est un préposé terrestre qui a agi ? On ne peut pas encore prévoir dans quel sens la question évoluera et si la conception la plus protectrice de l'armement triomphera ou non. Il faut signaler cependant, qu'en Angleterre, l'interprétation la plus étroite est adoptée. Seules les personnes portées au rôle d'équipage sont considérées comme étant au service du navire ¹.

*

**

Les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 1 sont consacrés aux indemnités dues par l'armateur, non à des tiers, comme dans le paragraphe 1, mais à des cocontractants : chargeurs ou destinataires de la marchandise, affréteurs à titres divers.

1. Voir les réserves faites à ce sujet par le délégué britannique à la Conférence de 1922, *Procès-verbaux*, p. 218.

Les deux premiers sont consacrés aux obligations qui résultent du transport des marchandises sous connaissement et aussi du transport des bagages des passagers. Le paragraphe 2 s'occupe des dommages matériels, le paragraphe 3, d'autres faits qui, tout en laissant intacts les objets transportés, causent néanmoins un préjudice au cocontractant. La raison pour laquelle ces deux sortes de dommages sont traitées sous deux chefs, séparément, est que certains pays, dont l'Allemagne, distinguent les obligations ordinaires du fréteur et celles plus précises qui résultent pour lui d'un connaissance particulier. Pour eux, le connaissance est un titre abstrait, créateur d'obligations indépendantes de celles imposées au transporteur maritime par la loi. Pour qu'il n'y ait pas de doute, dans ces pays, sur la portée de la Convention on a précisé sous deux chefs des obligations que nous n'avons pas coutume de séparer.

Il faut remarquer que, sans la Convention du 25 août 1924 sur les connaissements, qui a déjà été introduite dans plusieurs législations¹, ces deux paragraphes seraient restés pour ainsi dire sans application. Les clauses introduites dans tous les connaissements exemptaient l'armateur de toute responsabilité du fait du capitaine et le secours de la limitation lui était parfaitement inutile. Il le sera désormais pour les fautes commerciales dont la convention ne permet pas que l'armateur s'exonère². Le

1. En Angleterre, par le « Carriage of goods by sea Act » de 1924, en Belgique, par la loi du 28 novembre 1928, en France par la loi du 2 avril 1936, aux Etats-Unis où le « Harter Act » a été mis en harmonie avec la Convention par une loi du 16 avril 1936, au Canada, en Australie et en Nouvelle-Zélande, par des lois identiques à la loi anglaise; le Code japonais et le Code marocain de 1919 contiennent des dispositions dans le même sens.

2. On sait qu'il se trouve au contraire déchargé de toute responsabilité dans le cas de faute nautique du capitaine ou de l'équipage, et dans le cas d'incendie dû à la faute de ses préposés.

paragraphe 2 le protège contre les réclamations pour manquants, perte de qualité, casse ou autre dégât, résultant d'un mauvais arrimage¹. Le § 3 le garantit contre celles dues pour retard fautif², lorsqu'un délai de transport a été stipulé, ou encore celles qui découlent des erreurs que le capitaine a pu faire en signant le connaissement : s'il a mis une fausse date ou s'il a donné sa signature pour des marchandises qu'il n'avait pas encore reçues effectivement, et qui par la suite ne sont pas arrivées³.

Une première rédaction du § 2 n'accordait la limitation que pour les dommages survenus à la cargaison se trouvant à bord. On s'aperçut ensuite que l'expression était trop étroite et on la remplaça par celle, plus juste, semble-t-il, de « cargaison remise au capitaine pour être transportée ». La limitation s'étend ainsi aux dommages survenus pendant le transport de la marchandise, sur allège ou autrement, depuis le quai jusqu'au navire et à toute opération sur le quai même, lorsqu'elle se fait sous l'autorité du capitaine. Là s'arrête la protection et

1. Le départ entre faute nautique et faute commerciale donne lieu à plus d'une difficulté; l'arrimage défectueux, notamment, est considéré par certains auteurs comme une faute nautique. (Voir G. Marais, *La loi du 2 avril 1936 relative au transport des marchandises par mer*, p. 33 et 34.) Si l'on se rallie à cette opinion, il reste bien peu de chose à mettre sous la rubrique : fautes commerciales.

Interprétant le Harter Act, la jurisprudence française a toujours rendu l'armateur responsable des vices d'arrimage; voir G. Ripert, *Droit maritime*, 3^e édit., t. II, p. 767, note 3.

2. La Convention sur les connaissements ne règle pas la responsabilité du transporteur pour retard dans l'exécution des termes du contrat; l'armateur pourra donc s'en exonérer, par une simple clause du connaissement, comme il le faisait auparavant.

3. Le délégué anglais à la Conférence de 1910 a fait remarquer que, d'après la loi britannique, le capitaine ne lie son armement que dans la limite de ses pouvoirs; or, ses pouvoirs légaux ne lui permettent pas de donner une signature pour des marchandises qu'il ne reçoit pas, ni d'inscrire une fausse date sur un connaissement.

l'armateur continue d'être indéfiniment responsable lorsque la marchandise, confiée à lui ou à ses agents, a été endommagée dans ses entrepôts ou sur ses quais, alors qu'elle était encore sous la garde de ses préposés terrestres. De la rédaction du § 2, il résulte d'ailleurs que, pour les objets autres que la cargaison, les bagages des voyageurs par exemple, ou les choses entreposées dans les boutiques qu'on trouve aujourd'hui sur les grands paquebots il faut, pour que l'armateur puisse limiter sa responsabilité, que le dommage soit arrivé à bord. On ne voit pas bien la raison de cette différence qui a sans doute échappé à l'attention des rédacteurs. Le projet de loi français n'admet, dans les deux cas, la responsabilité limitée qu'autant que le dommage s'est produit à bord. Dans la plupart des cas, le résultat sera le même pour l'armateur. D'abord, parce que ce n'est pas le capitaine qui dirige aujourd'hui le chargement et le déchargement des marchandises, mais le représentant de l'armateur, préposé terrestre qui engage la responsabilité illimitée de son commettant. Ensuite, parce que cette phase de l'exécution du contrat de transport qui va de l'instant où le chargeur se dessaisit de la marchandise, jusqu'à celui où elle se trouve à bord, n'est justement pas soumise aux règles de la Convention sur les connaissements et que les armateurs auront soin de stipuler leur complète irresponsabilité pour les dommages qui y surviendraient. Reste à savoir quel sort la jurisprudence française fera à ces clauses après la loi du 2 avril 1936. Après de longues hésitations, elle avait fini par admettre leur validité, même pour les actes des préposés terrestres, parce que les opérations de chargement ou de déchargement

étaient vraiment les accessoires du contrat de transport par mer, et qu'il était difficile de les en séparer. Mais, aujourd'hui que la loi elle-même brise cette unité et divise le voyage en trois tronçons, quelle sera l'attitude des juges ? Ne vont-ils pas être tentés de considérer l'agent de l'armateur comme tout autre préposé terrestre ? Ne vont-ils pas interpréter les clauses d'exonération des connaissements comme ils interprétaient celles des lettres de voitures, avant la loi Rabier, c'est-à-dire qu'ils en déduiront seulement le renversement du fardeau de la preuve et non une exonération de responsabilité ? Dans ce cas, les termes étroits du projet français, qui n'accordent la limitation que pour les dommages survenus à bord, mettront l'armateur dans la situation de n'importe quel commettant terrestre quant aux accidents de cette phase intermédiaire du transport, à moins, naturellement que le capitaine ait gardé la haute main sur toutes ces opérations ¹.

Une autre attribution du capitaine a passé dans les mains des agents terrestres : c'est la signature des connaissements. La Convention tient compte de cette pratique. Il suffit qu'un connaissement soit reconnu valable pour que les obligations qui en découlent bénéficient de la limitation, quel qu'en soit le signataire. Ici la protection s'est élargie; elle s'étend à des actes des préposés terrestres qui n'ont rien de maritime, mais qu'on a jugé être un élément nécessaire et inséparable de l'entreprise de navigation.

Le paragraphe 4 concerne l'inexécution des contrats

1. Auquel cas la validité des clauses d'exonération ne saurait être discutée.

autres que ceux constatés dans les connaissements. Ce sont notamment les chartes-parties qui servent dans certains transports comme celui des marchandises en vrac. Dans la pratique française, il est toujours rédigé un connaissement, même dans ce cas; par conséquent le § 3 aurait suffi à évoquer ces transports sous charte-partie, mais il n'en est pas de même dans d'autres pays, c'est pourquoi un paragraphe spécial était nécessaire. D'autre part la limitation n'est pas aussi largement accordée au § 4 qu'au § 3. Celui-là ne fait allusion qu'aux seules fautes nautiques, alors qu'aucune distinction de ce genre n'apparaît ni au § 2, ni au § 3. Cela serait une concession au délégué anglais, un compromis entre les législations du continent qui ne séparent pas les fautes commerciales des autres et limitent les conséquences de toutes et la législation anglaise qui ne limite les conséquences d'aucune. On se rend mal compte de la portée pratique que pourra avoir cette concession. En effet, les chartes-parties ne sont pas régies par la Convention sur les connaissements. Il est donc probable que les armateurs, garantis par la négligence-clause, se soucieront peu de la limite que leur accorde ce § 4. D'autre part, il faut remarquer que les dommages matériels sont déjà compris dans le § 2; il s'agit ici uniquement de l'inexécution des clauses du contrat, par exemple du retard dans la mise du navire à la disposition de l'affréteur.

Avant d'aborder la question discutée des contrats passés par le capitaine, l'article 1 cite encore deux catégories d'obligations dont la nature est assez mal définie. L'une d'elles, la rémunération d'assistance, nommée au § 6, bien qu'elle dérive d'un contrat, conserve des cir-

constances où elle est née une certaine originalité; l'autre, la contribution d'avarie commune, évoquée au § 7, est une anomalie qui nous reste de l'ancien droit et que les juristes modernes ont grande peine à situer dans leurs classifications. La seule limite de la responsabilité est ici la valeur du navire. Cette différence entre ces obligations et celles que nous avons étudiées jusqu'à présent a été admise dans un esprit de conciliation et pour ne pas heurter davantage le législateur anglais, qui refuse à l'armateur toute limitation, et aussi, par considération pour la qualité particulièrement intéressante des créanciers. On n'a pas voulu priver, notamment, les sauveteurs, de la sorte de prime que constitue pour eux la grande valeur du bâtiment assisté; la limite, très basse aujourd'hui, de 8 £ par tonneau de jauge les aurait frustrés dans bien des cas d'une rémunération équitable et proportionnée aux risques courus.

Nous verrons, par la suite, que l'intervention ou l'autorisation du propriétaire à un contrat lui fait perdre le bénéfice de la limitation et oblige son patrimoine entier. Les rédacteurs de la Convention n'ont pas voulu qu'il en soit ainsi pour le contrat d'assistance. Il résulte des travaux préparatoires qu'il faut un engagement direct et formel de l'armateur envers les sauveteurs pour que la protection du § 6 disparaisse. C'est que ce contrat n'a pas un caractère purement commercial et qu'il dépend étroitement de la conduite de la navigation. Il est fait pour parer à un danger dont le propriétaire, même averti par T. S. F., ne peut le plus souvent se faire une juste idée. Aujourd'hui les armateurs sont presque toujours prévenus d'un sinistre et consultés, eux ou leurs

agents, sur les mesures à prendre. On ne peut pas, sur la preuve plus ou moins périlleuse de leur participation au contrat, de leur consentement à des clauses dont, à distance, ils pouvaient mal saisir l'inopportunité, les priver du bénéfice de la limitation. De plus, M. Franck, dans son rapport sur les travaux de la sous-commission de mars-avril 1913 (page 15), faisait remarquer qu'il y aurait un grave inconvénient, dans des circonstances qui exigent des décisions rapides et des interventions immédiates, à embarrasser le propriétaire de navire consulté par son capitaine et à l'empêcher de prendre la mesure la plus utile par la crainte d'engager sa responsabilité. On nuirait d'autre part à l'intérêt général si l'on n'encourageait pas les capitaines et leurs agents à se tenir en cas de sinistre, en rapports constants avec leurs armateurs ou avec leurs assureurs. « L'intention des rédacteurs de la Convention ne fait aucun doute, mais l'ont-ils suffisamment exprimée ? » Le texte laconique du § 6, s'il était seul, serait assez clair, mais il y a quelques lignes plus loin un article 2, § 2, qui affirme que la limitation ne s'applique pas lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié l'obligation; les obligations qui y sont visées sont celles du § 8 de l'article 1 et non celles du § 6, mais en lisant ce § 8 on voit qu'il y est question de contrats passés par le capitaine pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage; or les contrats d'assistance sont certainement de ceux-là. Cette interprétation dangereuse de l'article 2, § 2, a même déjà été donnée dans les notes françaises de juillet 1912 sur le projet de Convention¹.

1. Conférence internationale de droit maritime; réunion de la sous-commission, mars 1913, documents, p. 48.

Les juges des tribunaux de commerce qui auront à interpréter la Convention sans avoir le secours des travaux préparatoires risquent ainsi de refuser la limitation là où l'intention certaine des auteurs du texte était de l'accorder.

Dans le cas où le navire a été sauvé, non par un autre navire, mais par une décision de son capitaine, l'armateur peut se trouver devoir une contribution d'avarie commune aux autres intéressés à l'expédition; il est juste que, dans ce cas, comme dans le précédent, sa responsabilité soit limitée.

Le § 8, qui traite des contrats et des opérations du capitaine, est sans doute celui qui a donné le plus de peine aux auteurs de la Convention; c'est probablement aussi celui qui sera le plus rarement invoqué dans la pratique.

Nous avons dit déjà que les juristes anglais ne faisaient aucune distinction entre le mandat de l'armateur à son capitaine et les autres mandats. Pourtant les termes de celui-ci, fixés par la loi, s'imposent à l'armateur. S'il a choisi, pour conduire son navire, un bon navigateur, et s'il a des doutes sur son habileté ou sur sa prudence en matière commerciale, il ne lui est pas possible de restreindre ses pouvoirs. Les législations continentales ont reconnu la nature particulière de ce mandat forcé et par la limitation elles ont protégé l'armateur contre les conséquences excessives de la liberté laissée au capitaine.

Certains pays, d'autre part, désiraient écarter la limitation par sollicitude pour les créanciers auxquels on l'oppose ici. Les Etats-Unis, notamment, soutenaient les prétentions de leurs chantiers de constructions navales où viennent se faire réparer un grand nombre de navires.

Leurs docks, qui sont d'importants créanciers, réclamaient la responsabilité illimitée de l'armateur pour les fournitures faites au capitaine. La conception du contrat est au contraire d'associer, dans une certaine mesure, ces créanciers aux risques de l'aventure maritime. En fait, ce sont des commerçants spécialisés, qui vivent de l'activité des ports et sont parfaitement avertis des lois maritimes. Le plus souvent, ils ont fort peu de moyens de connaître la solvabilité de l'armateur, mais ils savent la valeur du navire qui leur sert de gage et c'est sur cette base qu'ils accordent ou refusent leur crédit. Si par la suite ils sont assez imprudents pour laisser partir le navire sans avoir été payés ou sans avoir obtenu des sûretés suffisantes, il est juste que les risques du voyage pèsent sur leur créance comme sur les autres intérêts engagés¹. Il était difficile de faire admettre cette conception par les Anglais. Ils craignaient surtout que l'armateur puisse échapper ainsi, en tout ou en partie, à des frais nécessités en cours de route par son imprévoyance initiale, par un défaut dû à sa propre faute. On s'est rallié à cette considération. La limitation est refusée lorsque le besoin auquel on a pourvu en contractant provient de l'insuffisance ou de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au départ. Un armateur ne peut donc pas envoyer en mer un navire insuffisamment fourni de combustible, faire acheter le complément nécessaire par son capitaine dans un port de relâche et exciper ensuite de la limitation pour payer,

1. « L'ancre levée, les dettes sont payées », disent les marins, et les commerçants des ports connaissent trop bien ce vieux dicton pour laisser échapper leur gage. La pratique bancaire moderne permet d'ailleurs au capitaine de leur donner d'excellentes sûretés.

si son navire est très vieux par exemple, une somme inférieure à celle qu'il doit. On n'a pas cité le cas d'innavigabilité parce qu'aujourd'hui, avant de sortir du port, un navire est soumis à tant de visites administratives et pourvu de tant de certificats officiels qu'il est difficile ensuite de prouver qu'il a pris la mer en état d'innavigabilité. Mais si un défaut d'aménagement n'a pas été relevé par les inspecteurs de la navigation parce qu'il n'était pas une contravention aux strictes prescriptions qu'ils ont à vérifier, l'imprévoyance de l'armateur pourra être invoquée pour rendre sa responsabilité indéfinie. Pour apprécier la faute de l'armateur qui lui fait perdre la protection de la loi, il faut se placer, dit le § 8, au début du voyage. On sait que cette notion de voyage est une des plus difficiles qui soient à préciser. Comme d'autre part l'armateur a le plus souvent des représentants dans les ports où le navire fait escale et que ce sont eux et non le capitaine qui se chargent de l'avitaillement et de l'équipement du navire, cette disposition donnera certainement lieu à plus d'une difficulté.

Une autre réserve a été accordée aux juristes anglo-saxons qui désiraient restreindre ici la limitation à des cas exceptionnels. Le § 8 ne l'accorde qu'à des contrats « passés pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage ». Mais ces quelques mots, isolés de la longue chaîne des travaux préparatoires, quel sens peuvent-ils bien avoir ? Quel sens par exemple des juges français pourront-ils leur donner ? Généralement, les capitaines ne contractent pas des engagements sans besoin. Veut-on dire par là que si l'un d'eux, pour faire plaisir à un négociant de ses amis a

commandé 100 tonnes de charbon dans un port, alors que son navire n'en avait réellement besoin que de 30 pour accomplir le voyage envisagé, l'armateur se trouvera privé du bénéfice de la limitation ? C'est justement là qu'elle lui serait nécessaire pour échapper aux conséquences d'un contrat abusif. Telle n'est pas l'intention des auteurs de la Convention; ils ont voulu exclure du bénéfice de la limitation les contrats qui entrent dans l'ordre normal des prévisions de l'armateur et protéger celui-ci seulement contre ceux qu'un accident aurait rendus indispensables. C'est donc de ces dépenses imprévues qui dérivent de tout événement de mer que le § 8 voulait parler. Mais l'expression de cette volonté a été si bien atténuée que la jurisprudence interprétera sans doute le texte de la façon la plus large.

Nous ne dirons qu'un mot de deux conditions qui ne sont pas nouvelles en droit français. Il faut, dit le § 8, que le capitaine ait agi en vertu de ses pouvoirs légaux. La plupart des législations ne rendent pas l'armateur responsable des contrats qui excéderaient les termes de son mandat ou de ceux qu'il passerait pour lui. De plus, la limitation ne s'applique qu'aux engagements contractés hors du port d'attache du navire. La jurisprudence française avait déjà déduit de l'article 232 du Code de Commerce que tout contrat fait dans le lieu de la demeure des propriétaires serait présumé l'avoir été avec l'agrément au moins tacite de ceux-ci. « Le port d'attache », expression employée par la Convention, est meilleure que celle de l'article 232 parce qu'il suffit aux tiers de lire l'inscription à la poupe du navire pour le connaître, tandis que la demeure des propriétaires peut être ignorée ou incertaine.

La responsabilité de l'armateur est encore limitée dans un cas très important, celui de lésions corporelles ou de mort causées par les faits ou fautes de ses préposés maritimes. L'article 7 règle cette limitation particulière, qui fait aux victimes une situation privilégiée parmi les autres créanciers et une étude spéciale en sera faite dans la section 4 du chapitre II.

Cas où la limitation n'est pas accordée

L'article 2 énumère ensuite les obligations à l'égard desquelles le propriétaire de navire ne peut pas limiter sa responsabilité. Ce sont celles, tout d'abord, qui résultent de son propre fait. Il ne saurait s'en exonérer et elles engagent son patrimoine dans les termes du droit commun. Quand le navire a coulé, ou qu'il a de très fortes avaries, le seul espoir pour les créanciers d'avoir une indemnité est de pouvoir démontrer la faute personnelle de l'armateur. On l'accuse, notamment, d'avoir laissé partir un navire qui n'était pas en bon état de navigabilité. Mais, nous l'avons déjà signalé, la preuve de la culpabilité de l'armateur en cette matière a été rendue presque impossible par la surveillance que l'administration exerce sur les navires. Lors du naufrage de la « Bourgogne », en 1898 déjà, il ne fut pas possible aux victimes d'ébranler la présomption très forte qui résultait « des rapports officiels d'inspection montrant que le paquebot offrait toutes les garanties de sécurité »¹. Après la catastrophe de l'« Afrique », les juges de la Cour d'appel de Rouen², malgré tout leur désir de rendre l'armateur indéfiniment responsable, et quoique bien des

1. Voir Autran, XV, p. 600.

2. Voir Dor, XV, p. 415.

témoignages tendaient à prouver la fatigue du bâtiment, n'osèrent pas aller contre l'affirmation des inspecteurs de la navigation, créés par la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité, et l'appréciation du Bureau Veritas qui avait conservé la cote première à ce navire¹. Que pourra-t-on reprocher aux armateurs du « Georges Philippar », dont la construction fut soumise à toutes les exigences de la Convention de Londres sur la sécurité en mer de 1929, et qui avait également la cote première du Bureau Veritas ? De tant de règles et de charges imposées aux armateurs pour le bien de leurs passagers, il est né contre ceux-ci une fin de non-recevoir. Les prescriptions les plus sévères n'ont pas empêché les sinistres, mais elles ont mis les armateurs, qui étaient contraints de les observer, à l'abri de tout reproche. Ces procès, d'ailleurs, où les victimes n'ont rien obtenu, ont mieux éclairé le besoin d'une responsabilité spéciale pour les pertes de vies humaines et nous verrons plus tard comment l'article 7, qui y pourvoit, est un heureux palliatif à cette situation.

Toutefois, il est des qualités du navire que les autorités n'ont pas à vérifier, parce qu'elles ne tiennent pas à la sécurité, mais qui peuvent, si elles font défaut, engager la responsabilité de l'armateur². Telle est la bonne appropriation du navire à l'usage qu'on en veut faire. L'armateur qui se serait engagé, par exemple, à transporter des denrées périssables alors que son navire

1. Il en a été de même dans le cas du *Saint-Philibert*. Voir Dor, XXX, p. 341.

2. En ce qui concerne les rapports entre armateurs et chargeurs, voir Audouin, « De la responsabilité de l'armateur pour innavigabilité au départ », Dor, t. VII.

manque des installations frigorifiques nécessaires à leur conservation, celui qui aurait négligé d'assurer l'étanchéité des réservoirs où il compte mettre les liquides qui lui sont confiés, serait certainement convaincu de faute personnelle et perdrait ainsi le bénéfice de la limitation.

Cela dit du matériel que l'armateur confie à la mer, il nous faut évoquer les hommes entre les mains desquels il met le sort de l'expédition. C'est lui qui choisit le capitaine, et l'article 223, qui charge ce dernier du recrutement de l'équipage, présume la collaboration de l'armateur chaque fois que cette opération se fait dans le lieu de sa demeure¹. Un mauvais choix ou une économie excessive dans la composition du personnel naviguant entraînerait donc sa responsabilité illimitée si un dommage en résultait². C'est là une question délicate. Ne dira-t-on pas, chaque fois qu'une faute aura été commise, que le préposé avait été mal choisi ? Ne dit-on pas, chaque fois qu'un naufrage arrive, que l'état du navire le laissait prévoir ? Or ici, comme pour l'état matériel du bâtiment, la surveillance de l'administration est étroite et le permis de navigation n'est accordé qu'autant qu'elle juge le personnel suffisant en nombre et en compétence. La présomption qui en résulte en faveur de l'armateur est cependant moins forte que celle qu'on tire des visites du bâtiment effectuées par les inspecteurs de la navigation. Les brevets du capitaine, des autres officiers ou des

1. En fait, les grandes compagnies entretiennent dans les ports des bureaux d'armement qui pourvoient, pour les capitaines, au recrutement du personnel navigant.

2. Voir Léopold Dor et Gustave Siesse, « De la responsabilité personnelle de l'armateur en raison de l'incompétence ou de l'insuffisance du personnel du navire », *Dor*, t. XXX, p. 7 à 41.

mécaniciens certifient bien leur capacité, mais non les vertus de leur caractère ou la régularité de leur conduite, et l'importance de leur rôle est telle que des défaillances de cet ordre peuvent avoir des conséquences énormes. Certes l'armateur qui aurait, par exemple, choisi un capitaine dont le manque de sobriété était connu pourrait être jugé fautif, mais il ne faut pas oublier que la limitation a justement été faite pour protéger les armateurs contre les suites de fautes qui sont fort difficiles à prévoir et à empêcher. La garantie donnée aux tiers par la réglementation légale doit suffire dans la plupart des cas. Leur permettre d'exiger de l'armateur plus que ne fait la loi serait s'engager sur un terrain glissant où toute la sécurité qu'on a voulu accorder au propriétaire de navire risquerait de se perdre. Jusqu'à présent, la jurisprudence française s'était montrée prudente et ici, comme en matière de navigabilité, elle accordait une grande autorité au permis de navigation¹. La Cour de Rouen, cependant, dans un arrêt du 29 juin 1932², où d'ailleurs elle repoussait les prétentions des parents des victimes du naufrage de l'« Afrique » qui cherchaient à prouver la culpabilité personnelle de l'armateur, crut devoir déclarer que « l'armateur d'un navire et plus spécialement d'un navire destiné au transport des passagers, doit non seulement armer son navire avec un personnel dont la compétence est justifiée d'après les prescriptions de la législation maritime, mais encore s'assurer que ce personnel, dont les brevets, quand ils

1. Voir toutefois, dans le *Recueil de Marseille*, 1915-1916.1.101, un cas où l'armateur a été rendu personnellement responsable de l'insuffisance du personnel.

2. *Dor*, XXVI, p. 416.

sont nécessaires, assurent la valeur a. dans des proportions de nombre suffisant. la connaissance des appareils du bord ». Etant donnée l'extrême complication des appareils qui se trouvent à bord d'un navire d'aujourd'hui, quel armateur serait à l'abri de poursuites fondées sur un tel motif ? Certaines jurisprudences, sévères à l'armement, ont ainsi réussi par leurs exigences à priver du bénéfice de la limitation des propriétaires de navires dans des cas où des tribunaux français auraient, jusqu'à présent, jugé leur diligence suffisante. C'est le cas, comme le montre l'étude de MM. L. Dor et G. Siesse, de la jurisprudence américaine, et aussi, quoique dans une moindre mesure, de la jurisprudence anglaise.

Sorti du port, le navire se trouve soumis à l'autorité absolue du capitaine qui assume en toute indépendance la direction nautique de l'expédition. Il semble donc que la responsabilité personnelle de l'armateur doive cesser du moment que cesse son autorité et que, s'il continue à répondre des fautes commises par ses préposés, du moins ne saurait-il en commettre lui-même. Cependant, la Cour d'Appel de Rouen, voulant à tout prix écarter la limitation de la responsabilité des propriétaires de l'« Afrique » qui s'était perdu dans le Golfe de Gascogne, causant la mort de plus de 500 personnes, prétendit que la faute, source de la responsabilité, avait été commune à l'armateur et au capitaine. Les juges déclarèrent que « c'était un devoir étroit pour les armateurs de donner à leur capitaine des instructions impératives pour subordonner, le cas échéant, la régularité du service postal à la sauvegarde des vies humaines qui lui étaient confiées ». « Considérant, dit encore cet arrêt¹,

1. Arrêt du 12 mai 1926. *Dor*, XV, p. 415 et 416.

que les Chargeurs Réunis (armateurs de l'« Afrique »), ayant omis la précaution qui s'imposait à eux de recommander à leur capitaine la prudence qu'impliquait le nombre des passagers comme l'état et les antécédents du bateau, doivent aussi être tenus pour directement responsables. » L'étrangeté de cette argumentation a été mise en évidence par M. G. Ripert¹. Comment reprocher à l'armateur de n'avoir pas donné à son capitaine « d'instructions nautiques », comme dit l'arrêt de la Cour de Cassation du 25 mars 1929², alors que des textes formels, comme celui de l'article 45 de la loi du 17 décembre 1926, portant Code pénal et disciplinaire de la marine marchande, condamnent toute usurpation de l'exercice du commandement du navire. Le Tribunal du Havre³ était plus respectueux de la loi maritime lorsqu'il disait : que « le rôle d'un capitaine l'appelle à discerner quelles sont les mesures à prendre pour conjurer un accident; que bien que la T. S. F. permette à un capitaine, qui se trouve dans le rayon du siège de ses armateurs, de correspondre avec ceux-ci, il n'en demeure pas moins « maître à son bord » et ne se trouve pas sous la tutelle ou la dépendance de ses armateurs ainsi qu'il a été insinué. » Il faut espérer que la jurisprudence restera fidèle à cette saine conception des choses maritimes. La Cour de Caen⁴, devant laquelle la Cour de Cassation avait renvoyé les plaideurs, s'est d'ailleurs prononcée avec fermeté pour l'autorité absolue du capitaine.

1. *Dor*, XV, p. 417 et suiv.

2. *Dor*, XIX, p. 338 et suiv. Cet arrêt casse celui de la Cour de Rouen, déjà cité, pour violation de l'autorité de la chose jugée. La Cour n'a donc pas eu à trancher la question qui nous occupe.

3. Jugement en première instance du 28 décembre 1923, *Dor*, XV, p. 397.

4. *Dor*, sup. 8, p. 167, et *Dor*, sup. 9, p. 401, arrêts identiques.

Celui-ci est également libre dans le choix de la route à suivre et l'armateur n'a pas à lui donner d'ordres à ce sujet¹. C'est une question de navigation. Mais, par contre c'est le propriétaire de navire qui fixe le but du voyage et ce faisant il peut engager sa responsabilité².

En outre il a parfois été jugé que le silence de l'armateur qui n'aurait pas averti son capitaine du vice caché du navire ou de la marchandise constituait une faute personnelle lorsqu'un sinistre en était résulté et que le capitaine n'avait pas été en mesure de faire tout ce qui était possible pour l'éviter en raison de son ignorance³.

Lors de la rédaction de l'article 2, le délégué américain proposa d'ajouter au § 1 les mots « ou avec la connaissance ou le consentement du propriétaire » pour que le texte soit en concordance avec la législation américaine, qui porte « with the knowledge or privity of the owner », et la législation britannique, qui porte « with the fault or privity of the owner »⁴. Ces mots étaient fort difficiles à traduire exactement; la commission de rédaction ne les introduisit pas dans le texte et se contenta

1. Cf. notamment, Autran, XV, p. 70 et 71, l'affaire de la « Bourgogne » où il fut reproché, entre autres, aux armateurs, de n'avoir pas interdit à leur capitaine, qui en avait manifesté l'intention, de prendre une route différente de celle tracée sur la Pilot-Chart, publiée par le Service hydrographique de la Marine américaine. Voir aussi les excellents motifs du Tribunal civil de Marseille, Autran, XXII, p. 48, sur l'abordage de l'*Insulaire* et du *Liban*.

2. Cf. Autran, V, p. 215. L'armateur, qui s'était engagé à envoyer directement son navire de Lorient à Riga, avait donné l'ordre au capitaine d'aller prendre du charbon à Cardiff. Il fut jugé que l'inexécution du contrat, qui résulta de ce détour, était imputable à la faute personnelle de l'armateur.

3. C'est surtout la jurisprudence anglo-saxonne qui a dégagé cette nouvelle sorte de faute dans des cas où le capitaine n'avait pas été mis suffisamment au courant de particularités de la construction du navire ou de son instabilité inusitée. Voir *Dor*, XXVI, p. 329, et *Dor*, V, p. 76.

4. *Procès-verbaux* 1922, p. 219 et 220.

d'affirmer que les termes « faits ou fautes » couvraient l'expression anglo-saxonne. Il est peu probable que les tribunaux français les interprètent ainsi. Les juges américains considèrent comme fautif l'armateur qui connaît et tolère les négligences de son capitaine¹. Ils lui refusent, de ce chef, le bénéfice de la limitation. C'est un des moyens qu'ils ont trouvé pour restreindre la protection que les armateurs en retirent. La conception moins extensive de la notion de faute, qui est celle des juges du continent, conservera, sans doute, un domaine d'application plus étendu à la responsabilité limitée.

Ce paragraphe 1 de l'article 2 que nous étudions ne parle que « des obligations résultant de faits ou fautes du propriétaire de navire ». Dans les travaux préparatoires², il a été dit que ces mots avaient le même sens qu'en droit français ceux de délit et de quasi-délit. D'autre part, le projet de loi français qui doit modifier l'article 216, ne parle que des fautes du propriétaire. Faut-il en conclure que ce texte ne concerne pas les obligations contractuelles de l'armateur ? Celles-ci ne figurant pas dans l'énumération de l'article 1, quel sort faut-il leur faire ? La Convention ne donne pas, comme notre article 216, une formule générale, elle fixe deux listes ; et nous verrons qu'on n'est pas d'accord pour savoir laquelle a le pas sur l'autre, laquelle est le droit commun,

1. Voir les arrêts cités par MM. L. Dor et G. Siesse, *Dor*, XXX, p. 38 et 39.

2. *Procès-verbaux* 1922, p. 218.

Les termes qu'on y définit sont ceux de l'article 1^{er} et non de l'article 2, mais il est difficile de penser, comme le fait M. Smeesters (*Droit maritime et fluvial*, t. I, p. 174) qu'ils soient employés à si peu de distance avec un sens différent. D'ailleurs, le seul mot « faute » figurait au projet ; les mots « faits et fautes » ont été insérés par la commission de rédaction dans l'intention de se rapprocher le plus possible des mots anglais « with the fault or privity of the owner ». Voir *Procès-verbaux*, p. 219.

laquelle est l'exception. Pour nous cependant, l'intention des rédacteurs ne fait aucun doute. Puisque, au paragraphe 2 de l'article 2, ils prennent soin de refuser la limitation pour les engagements ratifiés ou autorisés spécialement par le propriétaire, à plus forte raison ne l'accordent-ils pas pour les engagements passés par le propriétaire lui-même. La Conférence de Gênes avait franchi ce pas. Elle étendait la limitation à tous les engagements qui avaient un caractère maritime, mais on vit bientôt les difficultés qui s'opposaient à cette mesure. Comment savoir, en effet, lorsqu'une compagnie d'armement achète du charbon par milliers de tonnes ou du lin par centaines de pièces, auquel de ses navires, à quelle expédition, ces achats sont destinés ? Comment déterminer la fortune de mer qui en répondra, comment fixer la limite de la responsabilité ? Il y a des occasions où l'engagement est nettement contracté en vue de telle expédition. C'est notamment le cas lorsque l'armateur, ou son agent, contracte à la place du capitaine. On a donc pensé qu'on pourrait accorder la limitation chaque fois que l'acte entrerait dans les attributions du capitaine. Mais on s'est aperçu qu'il faudrait modifier aussi ce chapitre du droit qui règle les attributions du capitaine, sinon aucune certitude n'aurait existé pour les créanciers. Comment d'ailleurs savoir d'une façon certaine si le propriétaire entend s'engager personnellement ou s'il n'engage que sa fortune de mer ? Les auteurs de la Convention ont reculé devant ces difficultés et ils n'ont pas étendu la limitation aux engagements des propriétaires de navire. Cependant, suivant une résolution prise à la Conférence tenue à Paris en 1900, ils l'ont accordée,

comme nous l'avons vu, au cas d'inexécution du contrat signé par lui, lorsque cette inexécution est due à une faute du capitaine, mais ce cas est bien différent de celui où il n'y a aucune faute et où l'exécution dépend du propriétaire seul.

Il faut signaler le cas exceptionnel du capitaine propriétaire ou copropriétaire auquel, comme nous le verrons plus loin, la Convention accorde la limitation pour ses fautes et celles de ses préposés.

Le paragraphe 2 de l'article 2 refuse la limitation aux « obligations dont il s'agit au § 1^{er} de l'article 1, lorsque le propriétaire a spécialement autorisé ou ratifié cette obligation ». Il faut que le capitaine ait eu un mandat spécial; la ratification après coup de l'acte passé sans ordre équivaut à un mandat. En réalité, l'armateur aura bien souvent connu et autorisé l'acte de son capitaine sans qu'il soit possible d'en apporter la preuve et d'invoquer le § 2 de l'article 2. S'il est facile, en effet, de capter les messages radiophoniques, il n'est pas encore d'une pratique courante de les enregistrer. Le jour où cela se pourrait, la limitation des obligations contractuelles s'appliquerait bien rarement, à moins qu'on ne change la disposition de la loi.

Le paragraphe 3 de l'article 2 consacre une juste exception à la limitation : celle-ci ne s'applique pas aux « obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage et des autres personnes au service du navire ». Les créanciers sont ici particulièrement intéressants. Il aurait été fort dur que les événements de mer, qui atteignent déjà si cruellement les marins, les privent encore de tout recours contre leur armateur pour les

sommes qui leur seraient dues à la suite d'une campagne malheureuse. Il en était ainsi, en France, lorsque c'était le capitaine qui avait engagé l'équipage ou qui avait augmenté les salaires en cours de voyage, jusqu'à la loi du 13 décembre 1926, formant Code du travail maritime, article 91, qui exclut ce cas du bénéfice de la limitation. La plupart des lois étrangères ont des dispositions dans ce sens. Aux gages proprement dits, il faut ajouter les frais de rapatriement, de traitement et de pansement du marin malade ou blessé, qui résultent du contrat d'engagement et sont d'ailleurs des obligations personnelles de l'armateur.

Un cas de responsabilité illimitée se déduit encore de l'article 1, § 8; c'est celui des engagements pris par le capitaine au port d'attache du navire et nous avons vu qu'une solution semblable était déjà donnée par la jurisprudence française.

L'étude de l'article 2 terminée, pouvons-nous prétendre avoir considéré tous les cas où la limitation est refusée à l'armateur? Certes non. Il faudrait, pour être complet, évoquer encore toutes les situations qui ne peuvent se ranger sous aucun des huit chefs de l'art. 1. C'est en effet la conception anglaise qui a été adoptée. Le droit commun est donc la responsabilité illimitée, et la liste de l'article 2 n'est qu'une liste d'exemples, tandis que celle de l'article 1 est une énumération de faveurs exceptionnellement accordées. C'est tout le contraire de ce qui était sous l'empire de l'article 216 du Code de Commerce. Dans ses observations, déjà citées, sur l'arrêt de la Cour de Rouen, M. G. Ripert précisait ainsi la portée de cet article : « La faculté d'abandon est donc la règle géné-

rale du droit maritime... On ne doit donc pas dire, avec l'arrêt du 12 mai 1926, « que la faculté d'abandon constitue un mode de libération exceptionnel, exorbitant du droit commun, qui ne saurait être admis que dans les cas que la loi détermine ». Bien au contraire, la faculté d'abandon constitue un mode de libération normal, conforme aux principes généraux du droit maritime et que le Code de Commerce a déclaré admissible dans tous les cas. » « L'abandon étant admis dans tous les cas par le Code de Commerce, dit encore le Doyen Ripert, le doute est en faveur de l'armateur ». « L'abandon étant contraire au droit commun, avait dit la Cour, le doute doit s'interpréter contre l'armateur ». Il est à craindre que cette conception étroite des tribunaux, qui était erronée sous l'empire de l'article 216, ne soit reprise avec plus de succès par les juges sous l'empire d'un texte conforme à la Convention¹.

SECTION II

Personnes bénéficiant de la limitation

Le premier bénéficiaire de la limitation, c'est l'armateur propriétaire, l'entrepreneur de transports dont l'industrie est soumise aux risques particuliers de la navi-

1. MM. Smeesters et Winkelmolen, dans leur ouvrage déjà cité, donnent une interprétation exactement contraire à la nôtre (p. 176). « Tandis que la Convention, disent-ils, détermine dans son article 1^{er} les créances dont le propriétaire peut se libérer en limitant sa responsabilité et indique à l'article 2 les cas exceptionnels dans lesquels la faveur de la limitation de responsabilité ne s'applique pas, notre loi (la loi belge du 28 novembre 1928), au contraire, établit comme règle le principe de la plénitude de responsabilité du propriétaire et détermine ensuite les créances pour lesquelles le propriétaire peut exceptionnellement limiter sa responsabilité. » Il semble que le législateur belge s'est montré plus fidèle à l'esprit de la Convention.

gation maritime. C'est la personne ou la société qui possède un navire, lui choisit un capitaine, et fournit l'avitaillement et l'armement nécessaires à la campagne qu'elle a décidée. Mais la situation n'est pas toujours aussi simple. Tantôt l'armateur propriétaire est aussi le capitaine de son navire, tantôt, au contraire, le propriétaire du navire n'est pas celui qui l'arme.

Armateur-Capitaine. — Les qualités d'armateur et de capitaine réunies dans une même personne, le lien de préposition n'existe plus et toutes les fautes du capitaine sont aussi des fautes du propriétaire. De la constatation de cette évidence, on a longtemps déduit l'impossibilité pour celui qui possède tout ou partie du navire qu'il commande de limiter sa responsabilité. La protection, pensait-on, est faite pour celui qui confie son bien à un homme qu'il ne peut surveiller et que parfois même il n'a pas choisi ou qu'il n'a pas choisi en toute liberté. Comment l'accorder à l'armateur qui est son propre capitaine ? De plus on répugnait à autoriser ainsi une catégorie d'individus à s'exonérer des conséquences de leur propre fait. Certes cette solution s'imposait juridiquement (il y avait d'ailleurs depuis 1841 un texte formel qui ne permettait pas d'hésiter), mais elle était fort dure. Il est injuste que le marin qui réussit à posséder son navire soit exposé à la ruine, alors que celui qui se contente de placer son argent dans l'aventure maritime sans y risquer sa personne soit en tout point garanti. Un capitaine qui, plein de confiance dans le succès de la campagne qu'il dirige, a placé ses propres deniers sur le navire, mérite-t-il qu'on lui fasse une situation beaucoup

plus rigoureuse qu'à ses copropriétaires ? Ceux-ci voient leur sécurité augmentée du fait que le chef de l'expédition est intéressé comme eux à son bon résultat; de plus, à la majorité, ils sont maîtres de lui imposer leur volonté; il semble inique, alors qu'il leur est toujours loisible de limiter leurs risques à leur part, d'interdire au capitaine un tel mode de libération. Si les méfaits de cette disposition n'ont pas fait plus de bruit, c'est qu'ils sont assez rares : les patrons à la grande pêche, ceux des thonnières et langoustiers bretons qui ont des parts, les pêcheurs côtiers qui sont propriétaires de leur barque n'ont d'ordinaire aucun autre bien; leur insolvabilité limite en fait leur responsabilité. Mais qu'ils aient seulement un champ ou une maison, ils ne peuvent les soustraire à la menace d'une saisie¹. Lorsqu'en 1865, on fit un projet de révision du Code de Commerce, on leur accorda la faculté d'abandon, pour tous les cas où ils n'auraient pas engagé expressément leur responsabilité personnelle. Mais le projet n'eut pas de suite. Vingt ans plus tard, alors qu'une loi, condamnant la jurisprudence administrative, permit aux armateurs de mettre leur fortune de terre à l'abri des réclamations de l'Etat pour dommages aux ouvrages des ports ou frais de relèvement d'épave obstruant un chenal, le capitaine fut compris parmi ses bénéficiaires, lorsque toutefois sa faute n'était pas prouvée. La Convention de Bruxelles le garantit, par la limitation, contre ses fautes nautiques et celles des personnes qu'il emploie au service du navire. Cette disposition le protège contre les poursuites les plus graves, celles qui proviennent des accidents de mer, mais

1. Voir de Courcy, *Questions maritimes*, t. II, p. 115 à 122.

on peut regretter que le secours de la loi n'ait pas été plus généreusement accordé. Pourquoi exclure les fautes commerciales et, surtout, les engagements contractuels? De ces derniers on pensait, jusqu'à la Conférence de Venise, qui y renonça, que le propriétaire lui-même pourrait se libérer par la limitation de sa responsabilité, lorsque l'acte aurait fait partie des attributions du capitaine. A plus forte raison pouvait-on le permettre au capitaine-armateur, comme le faisait le projet français de 1867. Celui qui n'a qu'une part du navire trouve, il est vrai, une protection dans les règles particulières à la copropriété des navires; on ne peut le poursuivre que pour une part proportionnelle au montant de son intérêt; il n'est pas comme les autres copropriétaires, débiteur solidaire du tout. Mais ce n'est pas assez, et le propriétaire d'une barque n'a pas cette ressource. En fait, seule leur extrême pauvreté protège les intéressés, en rendant illusoire toute responsabilité dont on voudrait les charger.

Armateur non propriétaire du navire. — Plus complexes sont les problèmes que posent, non plus le cumul, mais, au contraire, le fractionnement des attributions des divers personnages qui mènent l'entreprise maritime. Il arrive, en effet, que le propriétaire, au lieu d'armer lui-même son bâtiment, le loue à un armateur qui se charge de l'exploiter. Ces contrats, que certaines lois n'ont pas prévus, sont fréquents et d'une grande utilité; ils permettent notamment un ajustement facile entre les capacités d'un Etat ou d'une compagnie et ses besoins imprévus ou temporaires. Or les modalités

en sont aussi variées que la volonté des parties. Le départ d'attributions nécessaire entre fréteur et affréteur est souverainement fixé par elles dans la charte-partie qui constate leur accord. Tantôt c'est le propriétaire qui équipe le navire, choisit le capitaine et l'équipage, l'affréteur n'ayant plus qu'à ordonner le voyage et à trouver marchandises et passagers, comme c'est le cas dans l'affrètement en time-charter, tantôt ce dernier assume toutes les obligations de l'armateur, le propriétaire n'ayant d'autre devoir que de lui assurer la jouissance de tel ou tel bâtiment, comme c'est le cas dans l'affrètement en coque nue. Quelles sont les répercussions d'arrangements si divers sur la responsabilité de ces deux contractants qui, tous deux, tirent profit de la même expédition? En France, dans le silence du Code de Commerce, qui suppose toujours les qualités d'armateur et de propriétaire réunies dans la même personne, bien des systèmes furent successivement proposés par la doctrine et adoptés par la jurisprudence. Celle-ci s'en tint tout d'abord à une stricte interprétation de l'article 216. Seul le propriétaire y était nommé; c'était donc sur lui que devaient se concentrer toutes les responsabilités; les tiers, disait-on, ne connaissaient officiellement que son nom, inscrit à l'exclusion de tout autre sur les papiers de bord; ils pouvaient ignorer la convention qui le liait à l'affréteur et jusqu'à quel point il s'était dépouillé de son autorité sur le navire. D'autre part, en matière maritime, responsabilité et limitation devaient aller de pair et seul le propriétaire pouvait opposer l'abandon aux créanciers. Du fait de cette jurisprudence, il existait donc une catégorie d'armateurs privilégiés,

irresponsables des actes de leurs préposés à l'égard des tiers. Certes ils continuaient d'en répondre à l'égard du propriétaire, qui avait un recours contre l'affréteur si, par la faute de celui-ci ou de ses préposés, il avait perdu son navire, abandonné aux créanciers. Ce propriétaire, cependant, n'avait aucune sécurité, puisque le gage habituel des créanciers maritimes, la fortune de mer, lui faisait défaut. Insolvable, l'armateur pouvait tirer profit d'un navire et laisser les risques de l'exploitation à la charge du propriétaire. Pour battre en brèche cette situation privilégiée, qui ne se justifiait pas, et pour permettre aux créanciers d'attaquer directement l'armateur, qu'ils connaissaient fréquemment, la jurisprudence fit alors appel à l'article 1384 du Code Civil. Faute de choix, faute de surveillance, tels étaient les fondements qu'on donnait à ce texte; l'affréteur-armateur devait en répondre comme tout autre commettant; c'était une obligation personnelle dont il ne pouvait se décharger sur le propriétaire qui était resté étranger à l'organisation de l'entreprise. Cette solution était dangereuse; elle tombait dans l'excès inverse de la première et l'affréteur-armateur qu'on avait d'abord mis à l'abri de tous les risques, courait cette fois celui d'être ruiné. Il n'avait, en effet, aucun moyen de protéger sa fortune de terre contre les conséquences de l'aventure maritime. L'abandon, puisqu'il n'avait pas la propriété, lui était refusé : c'était à la responsabilité illimitée des débiteurs terrestres qu'il était condamné. Les auteurs cherchèrent alors par quelle voie éluder ce résultat fâcheux. L'ancienne jurisprudence qui dirigeait l'attaque des créanciers vers celui que la loi avait armé trouva de nouveaux défenseurs.

Les partisans de la responsabilité réelle crurent avoir trouvé là un des piliers de leur doctrine¹. Ce n'est pas, dirent-ils, sur celui qui a choisi le capitaine que pèse la responsabilité; sa source n'est pas dans le lien de préposition, elle découle de la propriété et c'est pourquoi elle est purgée par l'abandon; quant à l'affrèteur-armateur il ne saurait être responsable, puisqu'il n'a pas la propriété. C'était peut-être là un habile moyen d'éviter une injustice, dans l'état des textes français, mais il y avait une tout autre issue au dilemme et c'est elle que la Convention a choisie.

L'Angleterre l'avait trouvée depuis longtemps². Si la responsabilité de l'armateur, au lieu d'être une responsabilité réelle, liée, comme dans le système de l'abandon en nature, à la propriété, est une responsabilité personnelle, limitée en valeur, aucun obstacle ne subsiste à la limitation de celle de l'affrèteur-armateur, bien qu'il n'ait pas la propriété du navire. Du moment qu'il peut être protégé contre les conséquences excessives des actes de ses préposés maritimes, comme tout armateur, il paraît normal qu'il réponde de ses actes, comme tout commettant. La Convention de Bruxelles, dans son article 10, l'admet expressément au bénéfice de ses dispositions. Toutefois, comme le dit M. L. Franck, « ce texte n'a pas résolu la question de savoir quand l'armateur ou l'affré-

1. Voir notamment Abram, « L'affrèteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil? », Autran, t. XXII, p. 559.

2. Le terme « owner », employé au Merchant Shipping Act, section 502 et suivantes, passait pour comprendre tout affrèteur auquel la direction de l'exploitation avait été confiée. Un arrêt ayant donné une solution contraire, l'Act de 1906, paragraphe 71, partie V, vint expressément confirmer l'ancienne assimilation : tout « charterer by demise » bénéficie de la limitation de responsabilité comme l'« owner ».

teur principal est responsable; la question en est laissée à la loi nationale » ¹. Le texte veut seulement dire ceci : s'il y a lieu à responsabilité, ce sera une responsabilité limitée. M. Smeesters, par exemple, interprétant la loi belge du 28 novembre 1928, déclare que l'article 10 n'aura pas l'occasion de s'appliquer dans son pays, parce qu'en n'y rend pas habituellement l'armateur non propriétaire responsable des actes du personnel maritime ².

Il est certain, qu'en France, après la modification de l'article 216, les créanciers pourront poursuivre avec succès l'affréteur-armateur chaque fois qu'ils le connaîtront; seul le silence de ce dernier texte avait pu faire douter de la responsabilité de cette catégorie d'armateurs qui exploitent des navires ne leur appartenant pas.

1. *Procès-verbaux de la sous-commission de Bruxelles*, 1923, p. 115.

2. *Droit maritime et droit fluvial*, t. I, p. 183 et 184.

CHAPITRE II

ETENDUE DE LA RESPONSABILITE LIMITEE

SECTION I

Conciliation des systèmes anglais et continentaux

La partie la plus originale de la Convention est sans doute celle qui détermine le mode ou plutôt les modes de limitation de la responsabilité de l'armateur. Il semble qu'on ait trouvé là une très heureuse formule de conciliation des systèmes pratiqués dans les divers Etats. De chacun d'eux l'on a conservé les meilleurs traits, laissant de côté ceux qui avaient montré leurs défauts. Ainsi furent empruntés aux lois britanniques la limite de 8 £ par tonneau favorable aux propriétaires de navires de grande valeur, le fonds spécial dû, quelle que soit l'issue du voyage, aux victimes de dommages corporels, le renouvellement de la responsabilité par accident. De la tradition continentale, on conserva l'idée d'une association de tous les intéressés à l'aventure maritime, mais, à l'abandon du navire en nature, antique moyen de faire participer les créanciers aux risques de l'expédition, on substitua la limitation de la responsabilité à la valeur du navire après l'accident. Ce procédé, très supérieur à l'autre, était pratiqué depuis 1871 aux

Etats-Unis, où le propriétaire de navire se libère, à son choix, par le paiement d'une somme d'argent ou par l'abandon de son navire.

On sait que le système de la Convention consiste en une responsabilité personnelle limitée à la valeur du navire, de ses accessoires et du fret, et que, dans certains cas, l'armateur est garanti par une seconde limite, basée sur le tonnage du navire, à raison de 8 £ par tonne. Ces deux degrés dans la protection des propriétaires de navires feront l'objet de deux sections de ce chapitre. Une troisième sera consacrée à la limitation spéciale au cas de dommages aux personnes.

Mais auparavant il nous faut rappeler brièvement comment on est parvenu à ce résultat et quelles sont les raisons qui ont conduit les rédacteurs à rompre avec des traditions ou des principes auxquels certains pays restent encore très attachés.

SUPPRESSION DE L'ABANDON EN NATURE

Les premiers efforts en vue de l'unification tendaient surtout à corriger les inconvénients de l'abandon en nature. Le projet du Congrès d'Anvers de 1885, celui du Congrès de Bruxelles de 1888, s'inspiraient du système américain et permettaient à l'armateur de conserver son navire en versant aux créanciers une somme égale à sa valeur. Mais la faculté d'abandon subsistait, à titre d'option pour l'armateur, et il en fut ainsi dans tous les textes proposés jusqu'en 1910. L'un des deux projets arrêtés alors à Bruxelles la supprimait et lorsqu'en 1913, l'accord se fit sur un texte unique, l'ancien mode de libération n'y figurait pas.

Ses défauts sont nombreux et très connus. Il n'est simple qu'autant que le navire est perdu, mais si celui-ci subsiste, il faut que les créanciers le saisissent et le fassent vendre judiciairement. Cela ressemble en somme à la réalisation de l'actif d'un commerçant failli, mais, dans ce dernier cas, le débiteur est insolvable et cette procédure onéreuse est le seul moyen pour les créanciers d'obtenir quelque chose. Au contraire, l'armateur qui abandonne un navire avarié peut être parfaitement solvable et ces frais pourraient être évités. Il se peut même qu'après une vente aux enchères désastreuse pour eux, les créanciers voient l'armateur racheter son navire et l'exploiter à nouveau. Dans ce cas, la vente n'est plus qu'un moyen de déterminer officiellement la valeur du gage, mais un moyen très défavorable aux intérêts des créanciers. En effet, le navire peut se trouver dans un port lointain où les acquéreurs font défaut, le moment de la vente peut être mal choisi ou la publicité insuffisante, sans que les créanciers puissent intervenir ni même connaître ces circonstances. Aussi préfèrent-ils le plus souvent transiger et recevoir moins qu'il ne leur est dû, plutôt que d'engager à l'étranger des procédures coûteuses pour n'aboutir souvent qu'à une vente dérisoire.

La limitation en nature n'est pas non plus sans inconvénient pour l'armateur. La situation de celui-ci est difficile lorsqu'après l'accident, l'importance des réclamations étant encore mal connue, il ignore s'il devra invoquer la limitation de sa responsabilité. S'il ordonne les réparations nécessaires, il risque d'avoir augmenté à ses frais le gage de ses créanciers; s'il ne le fait pas, les avaries s'aggravent et son navire perd rapidement toute

valeur au détriment des deux parties. Il se peut aussi que le navire soit indemne; l'armateur ne peut alors, sans grande perte, l'immobiliser dans un port, où d'ailleurs, il s'abîmerait; il l'envoie donc de nouveau en mer; le gage des créanciers est ainsi soumis aux risques d'une nouvelle navigation dont le débiteur est seul à tirer profit. La jurisprudence française s'est émue des abus qu'une telle situation peut engendrer et elle a considéré le fait de continuer l'exploitation du navire comme une renonciation tacite à la faculté d'abandon. En Allemagne, l'armateur ne perd pas le bénéfice de la limitation en armant son navire pour un nouveau voyage, mais il devient personnellement responsable sur sa fortune de terre de la diminution de valeur causée par celui-ci. Devant la difficulté d'une telle évaluation, certains arrêts ont même admis la présomption que le navire aurait suffi à indemniser tous les créanciers.

Ces solutions sont très rigoureuses pour les armateurs. Leurs créanciers, s'ils sont diligents, ont un moyen de mettre leur gage à l'abri des négligences de leur débiteur et des risques d'une nouvelle navigation; ils n'ont qu'à saisir le navire; l'armateur, pour le libérer, fournira une caution qui les garantira suffisamment. S'ils ne le font pas, c'est qu'ils acceptent la gestion de leur gage par leur débiteur.

L'argument tiré de l'obligation où se trouve l'armateur de se séparer de son navire s'il veut limiter sa responsabilité, est de peu de portée : il lui est toujours loisible de le racheter, s'il y tient et d'ailleurs un instrument commercial n'est jamais à l'abri d'une saisie.

Le navire fait partie du patrimoine de l'armateur. Les

créanciers terrestres et les créanciers maritimes à l'égard desquels la responsabilité n'est pas limitée peuvent donc le saisir. Pour assurer à ceux dont il est l'unique gage un droit exclusif, il faudrait qu'ils aient un droit réel sur le navire ou que la fortune de mer constituât un patrimoine séparé. C'est à peu près ce que réalise la loi allemande. Par un système compliqué de privilèges et de récompenses, elle s'efforce de faire respecter le droit des créanciers de l'expédition sur les biens aventurés. La Convention, en adoptant la limitation en valeur supprime ce problème. Le montant de la responsabilité de l'armateur est dévolu aux seuls créanciers à gage limité. D'autre part, l'armateur non propriétaire pourra limiter sa responsabilité. L'abandon étant une aliénation, il était impossible de le lui permettre, et cependant on reculait devant le poids d'une responsabilité sans limite. Ce problème avait conduit la jurisprudence à des solutions difficilement explicables¹.

Lorsque la France mettra sa loi en concordance avec la Convention de Bruxelles, elle renoncera à cette institution traditionnelle de l'abandon qui, depuis le Consulat de la Mer s'était conservée intacte, dans l'Ordonnance de 1681, puis dans l'article 216 du Code de Commerce.

PARTICIPATION DES CRÉANCIERS MARITIMES

AUX RISQUES DE MER

On peut craindre que la Grande-Bretagne ne se départisse pas aussi volontiers du principe de sa législation qui veut que les créanciers aient un gage indépendant du sort du navire. C'est en 1910, à la Conférence diplo-

1. V. p. 69.

matique de Bruxelles, que, pour la première fois un délégué britannique, Sir William Pickford, consentit à envisager l'estimation du navire après l'accident comme mode de détermination de la responsabilité de l'armateur. Depuis, l'Angleterre a signé la Convention qui adopte, on le sait, la conception commune à toutes les autres nations maritimes et lie l'étendue de la responsabilité de l'armateur au sort de l'aventure qui a fait naître cette responsabilité. Mais le Merchant Shipping Act n'a pas encore été modifié et l'on ne prévoit pas qu'il le soit bientôt. Or il sera bien difficile de parler des avantages de l'unification tant que le législateur britannique ne se sera pas effectivement rallié aux arguments des juristes continentaux.

En Angleterre, on a tendance à croire mieux adapté aux réalités modernes le système qui met le gage des créanciers maritimes à l'abri des risques de l'expédition. C'est pourquoi l'on répugne tant à s'en séparer pour reprendre une règle qui date du Moyen-Age. Celle-ci, pense-t-on, valait pour un temps où l'assurance était peu connue. Privé de toute protection contre le risque de mer, l'armateur perdait, dans le naufrage, son navire sans recours; dans un esprit d'équité, on le garantissait au moins contre les poursuites de ses créanciers en lui permettant l'abandon. Chacun, dans l'expédition, pouvait perdre ce qu'il avait aventuré, mais rien au delà. Le partage des risques était le remède incomplet, mais déjà efficace aux périls courus en commun par tous ceux qui vivent du commerce maritime.

Mais lorsque la limitation fut introduite dans la législation anglaise, l'assurance avait déjà pris un grand dé-

veloppement. On prétendit tenir compte de cette pratique nouvelle et c'est de là que vint l'idée d'une responsabilité indépendante des aléas de la navigation¹. Or, à vrai dire, ici comme dans bien d'autres domaines, cette institution précieuse qu'est l'assurance n'a pas modifié les choses autant qu'on l'avait cru tout d'abord. Les rapports entre propriétaires de navires et négociants sont restés les mêmes et la conception ancienne conserve tous ses avantages.

Le législateur britannique fut surtout frappé par la garantie que la nouvelle institution apportait à l'armateur; il lui parut choquant qu'un propriétaire de navire dont le bâtiment avait sombré puisse être libéré de toute obligation à l'égard de ses créanciers alors qu'il était indemnisé de sa perte par l'assurance. Il se préoccupa, dès lors, d'assurer aux créanciers un gage certain et de leur procurer la même sécurité que l'armateur avait trouvée dans l'assurance sur corps. Chose curieuse, on ne songea pas que le même remède pouvait servir aux deux parties et qu'il était loisible aux créanciers éventuels de se garantir eux aussi par l'assurance. L'armateur fut ainsi chargé d'une responsabilité personnelle indépendante du sort du navire : c'était lui faire supporter les risques de ses créanciers en plus des siens propres. Chargeurs et fournisseurs maritimes obtenaient ainsi un dédommagement à la possibilité, nouvelle pour l'armateur, de limiter sa responsabilité. Mais le résultat de ce système est d'obliger celui-ci à une double assurance : il lui faut d'abord se garantir contre la perte de sa chose, par

1. V. G. Spée, *Mémoire* présenté à la Conférence d'Anvers (*Bulletin du Comité maritime international*, n° 3, p. 33).

une assurance sur corps de la valeur de son navire, puis, contre les recours des tiers créanciers, par une assurance de responsabilité de la valeur forfaitaire de ce même navire. C'est aussi ce qui arriverait si l'on comprenait dans les valeurs à abandonner aux créanciers l'indemnité d'assurance. Cette solution, préconisée par certains juristes continentaux, procède exactement du même raisonnement que la solution anglaise et elle aurait les mêmes effets. Si la garantie que l'armateur s'est procurée au moyen de l'assurance est détournée de sa véritable destination au profit des créanciers, celui-ci n'a d'autre ressource, s'il veut être à l'abri, que de s'assurer deux fois, comme dans le système anglais. L'assurance contre le recours des tiers serait même plus onéreuse encore ici, puisque qu'elle devrait couvrir la véritable valeur du navire et non son évaluation forfaitaire, souvent inférieure à la valeur réelle.

Ces systèmes, qui chargent l'armateur d'assurer le risque d'autrui, auraient pu se défendre s'ils avaient procuré aux créanciers une garantie vraiment efficace et suffisante. Mais il n'en est rien et cette garantie peut même se révéler parfois aussi dérisoire que l'abandon d'une épave échouée aux antipodes. En effet, si le juriste anglais se formalise de voir l'étendue du gage des créanciers dépendre de l'événement cause du dommage et se ressentir ainsi d'éléments aussi incertains qu'étrangers à leurs volontés, il admet par contre qu'elle soit proportionnelle au tonnage du navire responsable. Quoi de plus hasardeux et de plus arbitraire ? Le chargeur dont la marchandise a péri peut ainsi poursuivre les indemnités qui lui sont dues sur des valeurs extrêmement variables

pouvant passer de quelques milliers de £, si le coupable est un tramp ou un chalutier, à quelques centaines de mille, si c'est un grand paquebot. De plus, la loi rend l'armateur personnellement responsable d'une somme forfaitaire mais elle ne garantit pas sa solvabilité. Il se peut que, son navire perdu, il ne lui reste pas un actif suffisant pour faire face à cette obligation. Il n'est pas obligé de s'assurer contre le recours des tiers. S'il a pris la précaution d'assurer son navire, l'indemnité qui lui sera versée pourra être saisie par ses créanciers, mais ils devront subir le concours des créanciers terrestres de l'armateur ainsi que de ceux dont les droits découlent d'expéditions antérieures. Or rien n'est plus incertain et plus indépendant de leur volonté que la composition de l'actif et du passif de leur débiteur. En fait, chaque fois que l'armateur n'aura pas d'autre bien que son navire, la disposition prise par la loi anglaise pour assurer aux créanciers un gage indépendant de l'événement maritime sera sans effet. Les compagnies anglaises de navigation l'ont bien prévu qui ont constitué des sociétés ne possédant qu'un seul navire; si celui-ci vient à se perdre, la « Single Ship Company » fait faillite et les créanciers maritimes doivent produire sur le même pied que tous les autres créanciers de la société.

Pour toutes ces raisons, les intéressés ne se contentent pas de la prétendue garantie que leur offre le fonds de 8 £ dû à tout événement : ils ne manquent jamais d'assurer eux-mêmes leur risque. En effet les conditions d'activité maritime sont telles que les victimes éventuelles d'un dommage sont d'avance déterminées ou du moins comprises dans une catégorie de personnes habituées à

courir les risques de la navigation; ces risques eux-mêmes sont connus et l'assurance peut parfaitement fonctionner; le créancier y trouve l'avantage d'être garanti pour une somme exactement égale à la valeur qu'il aventure, et la prime est considérée comme une charge normale de son exploitation. Cette pratique montre clairement ce que doit être l'adaptation de la vieille coutume continentale aux possibilités nouvelles apportées par l'assurance. Celle-ci permet à celui qui risque sa chose sur mer de se garantir contre sa perte alors qu'autrefois il la supportait sans recours. Elle ne justifie nullement un déplacement des risques tel que l'implique le système anglais de l'évaluation avant l'accident. Les chargeurs, en faveur desquels il avait été inventé, n'en sont pas les vrais bénéficiaires puisqu'ils paient deux fois l'assurance pour le même risque : l'armateur, en effet, fait figurer la prime supplémentaire qu'il doit pour le recours de tiers dans ses frais généraux et le fret s'en trouve augmenté, puis le chargeur souscrit lui-même une police pour ses marchandises et paie une autre prime. Seuls les assureurs tirent profit de cette législation et c'est sans doute la raison pour laquelle on se hâte si peu de la changer.

CONSÉCRATION PARTIELLE DE LA THÈSE ANGLAISE :

LE FRET FORFAITAIRE

Après de longs débats, c'est donc le principe traditionnel qui a prévalu. La fortune de mer est la mesure de la responsabilité du propriétaire de navires et les créanciers maritimes sont associés aux risques de mer. Il

semble bien, lorsqu'on lit les premiers articles de la Convention, qu'en aucun cas l'armateur ne puisse perdre plus qu'il n'a aventuré. Or, en pratique, il n'en est pas ainsi. Une disposition de détail, qu'on découvre à l'article 4, vient contredire la résolution prise au début. En effet, pour simplifier l'évaluation du gage des créanciers, on a remplacé, en 1922, le fret à abandonner par une somme fixe égale au dixième de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette somme est due dans tous les cas, que le navire voyage sur lest, que par sa destination il ne soit appelé à gagner aucun fret, ou que celui-ci soit perdu par suite de l'accident générateur de la responsabilité. Dans toutes ces circonstances, le forfait imposé par l'article 4 oblige l'armateur au delà de sa fortune de mer. Il est probable que l'exacte portée de cette mesure n'a pas été clairement aperçue lors de son adoption. Seule la commodité de l'évaluation forfaitaire apparaissait. En réalité, étant donnée l'importance du chiffre choisi, on a rétabli un fonds dû à tout événement qui égalera souvent celui de la loi anglaise qu'on a prétendu condamner¹. Chassée par la porte, l'idée d'une responsabilité indépendante du sort du navire s'est glissée par la fenêtre.

LE FONDS SPÉCIAL AUX VICTIMES ET A LEURS AYANTS-CAUSE

Il y a toutefois une catégorie de créanciers à l'égard desquels la Convention a adopté le système anglais. Elle garantit aux victimes de dommages corporels et aux

1. Les notes britanniques de 1913 parlaient ouvertement d'une responsabilité minima; ensuite, on préféra l'étiquette fret forfaitaire, mais le résultat est le même. V. *Documents*, 1913, p. 54.

ayants-cause des victimes décédées un fonds indépendant du sort du navire. Or il s'agit là précisément d'un cas où l'assurance fonctionne mal et où par conséquent le créancier a besoin d'une plus grande protection. La vie humaine ne saurait faire l'objet d'un contrat d'indemnité. L'assurance sur la vie n'est qu'une assurance de somme; elle fournit à la victime un palliatif très imparfait à sa situation et non une complète réparation du dommage subi. D'ailleurs elle n'est pas entrée dans les mœurs, et s'il n'est pas dans les cales d'un navire un seul ballot de marchandises qui ne soit assuré, le nombre est encore grand des voyageurs qui s'embarquent sans s'être prémunis contre le risque de mer.

En chargeant l'armateur d'une responsabilité due à tout événement, la Convention augmente les droits des victimes par rapport aux lois des pays continentaux et de l'Amérique, mais elle ne peut éviter qu'ici, comme partout, les chances d'obtenir une juste réparation ne dépendent des qualités de l'auteur du dommage : elle ne peut réaliser l'égalité entre celui qui a été blessé dans le naufrage d'un paquebot et celui qui l'a été par l'imprudence d'un patron pêcheur, pas plus que cette égalité n'existe, en droit terrestre, entre la victime d'un automobiliste convenablement assuré et celle d'un cycliste insolvable.

Toutefois, de même qu'elle met le gage des victimes à l'abri des risques de la navigation, elle s'efforce de le protéger contre la médiocrité ou la vétusté éventuelle du navire fautif. Soucieuse d'assurer aux créanciers pour dommages corporels un minimum de garantie, elle adopte l'évaluation forfaitaire anglaise comme mode

de détermination du fonds spécial. Le Merchant Shipping Act, auquel cette disposition est empruntée, ne base pas, on le sait, l'étendue de la responsabilité sur la valeur réelle des navires, mais sur le tonnage multiplié par un chiffre unique de 8 £. Comme, en fait, les navires de grande valeur sont généralement ceux de fort tonnage, et qu'inversement, les petits bâtiments coûtent souvent moins de 8 £ par tonne, le procédé anglais sert, en quelque sorte, de régulateur : il aggrave la responsabilité du débiteur lorsque le gage des victimes risque d'être minime, et protège l'armateur lorsque la valeur considérable de son navire entraînerait pour lui une responsabilité écrasante. Dans ce cas, le gage des créanciers, calculé sur le tonnage, constitue presque toujours une somme importante, capable de satisfaire aux réclamations des victimes.

Cependant, l'évaluation forfaitaire du navire est depuis longtemps critiquée, même en Angleterre. Excessivement rigoureuse pour les propriétaires de petits navires, elle crée entre armateurs une inégalité injustifiable. Dans son rapport sur la législation anglaise, présenté au Comité maritime international en 1897, M. Douglas Owen citait¹ le cas d'un armateur dont la responsabilité égalait 16 fois la valeur de son modeste navire tandis que le propriétaire d'un luxueux bâtiment répondait seulement sur le tiers de la valeur de celui-ci. En effet, la franchise légale croît à mesure que la valeur réelle dépasse la valeur forfaitaire du navire. Elle coïncide avec celle accordée par les lois continentales pour

1. Douglas Owen, « L'unification des lois de responsabilité en cas d'abordage maritime », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 1, p. 75.

le navire d'une valeur exacte de 8 £ par tonne. Pour ceux dont la valeur réelle est inférieure, la responsabilité est d'autant plus lourde qu'ils sont plus modestes.

Aussi la Convention ne maintient la méthode anglaise qu'en faveur des créanciers pour dommages corporels, mais elle ne l'adopte pas à l'égard des créanciers ordinaires.

MESURE DE LA RESPONSABILITÉ OPTION ENTRE LA VALEUR REELLE ET LA VALEUR FORFAITAIRE DU NAVIRE

Dès le début des travaux d'unification, on s'efforça de concilier les avantages pratiques de la loi anglaise avec la conception plus juste des lois continentales. M. Douglas Owen constate que « non seulement la méthode anglaise est trop rudimentaire et trop arbitraire pour que l'on puisse recommander son adoption générale, mais que des armateurs anglais sont en ce moment même en révolte contre ses dispositions »¹. Une pétition présentée à cette époque à l'Attorney général, déclarait en effet « qu'au lieu d'être personnelle, la responsabilité des propriétaires de navires devrait être limitée au navire impliqué effectivement dans l'abordage : que la limite légale de 8 £ devrait être maintenue pour protéger les propriétaires de navires valant plus de 8 £ ». Cette tentative n'aboutit pas.

Pour beaucoup, la différence de principe qui séparait les deux systèmes législatifs se dressait, selon le mot

1. Douglas Owen, *De la responsabilité en cas d'abordage maritime d'après la législation anglaise*, *Journal du droit international privé*, 1837, p. 693.

de M. Douglas Owen, « comme un mur de pierre sur le chemin de la réforme ». La Conférence du Comité maritime international, tenue à Bruxelles en 1897, se sépara avec la conviction qu'il fallait avant tout s'entendre sur la nature réelle ou personnelle de la responsabilité de l'armateur. De la décision prise sur cette question purement théorique découlerait l'adoption de telle ou telle règle de limitation.

C'est alors qu'un habile moyen fut trouvé pour sortir de cette impasse. Suggéré par M. Verneaux dès 1897², proposé par diverses délégations à la Conférence de Londres, en 1899, il fut adopté par le Comité international lors de cette réunion, et servit de base, par la suite, à tous les projets qu'on élaborait. Il consiste à laisser à l'armateur le choix entre l'évaluation forfaitaire et l'évaluation réelle de son navire. Ainsi, par le seul jeu de l'intérêt, une heureuse combinaison des deux systèmes se réalise sans que le problème théorique ait besoin d'être résolu. L'option offre en réalité au propriétaire une double limite. La première garantit l'armateur qu'il ne pourra être poursuivi au delà de ce qu'il a aventuré; elle sera invoquée par les propriétaires de navires valant moins de 8 £ par tonne qui, échappant ainsi à la rigueur de la loi anglaise, seront plus également traités. Pour la catégorie aujourd'hui très nombreuse des navires valant plus de 8 £, la seconde procurera une protection plus efficace que celle des lois continentales.

Lors de l'introduction en Angleterre de la limitation

1. R. Verneaux, « Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime », *Revue politique et parlementaire*, juillet 1897, p. 133.

forfaitaire, on a fait valoir qu'elle serait un puissant encouragement à la construction de navires modernes, munis des derniers perfectionnements. Si, pensait-on, la valeur du navire est la mesure de la responsabilité, les armateurs hésiteront à pourvoir leurs navires d'installations coûteuses qui augmenteraient le gage de leurs créanciers : le système continental était ainsi accusé de freiner les progrès de l'équipement et de la sécurité en avantageant l'exploitation de navires vieux et délabrés. Les faits ont montré que la perspective d'une responsabilité accrue n'a pas entravé le développement des flottes marchandes dans les pays où la limite de 8 £ n'existait pas. Que ce soit en France, en Allemagne, en Norvège ou en Italie, les inventions les plus nouvelles, les améliorations les plus récentes ont été adoptées sans retard et l'on ne peut dire que ces pays se soient laissés distancer sur ce point par leur concurrent britannique. Il faut remarquer d'ailleurs que les deux systèmes se rejoignent pratiquement lorsqu'il s'agit de navires de très grand tonnage. Ni l'un ni l'autre n'apporte aux armateurs de grands paquebots un secours utile. L'étendue de la responsabilité calculée à raison de 8 £ par tonne est telle que le montant des réclamations ne la dépasse pour ainsi dire jamais. Dans le cas d'un sinistre majeur, suscitant des obligations considérables à l'armateur du navire en faute, c'est au contraire le système continental qui lui est le plus favorable : il lui permet d'abandonner une épave à ses créanciers tandis que la loi anglaise le contraint à payer une somme fixe.

C'est aux propriétaires de navires de tonnage moyen que la limitation forfaitaire servira surtout. Le prix des

navires a considérablement augmenté depuis que, en 1854, le chiffre de 8 £ a été choisi comme représentant la valeur moyenne des navires anglais, si bien que la plupart des cargos valent aujourd'hui davantage. Ceux dont la valeur est légèrement inférieure à 8 £ peuvent aussi bénéficier de la limite forfaitaire, puisque la mesure de leur responsabilité n'est pas cette valeur seule, mais la somme de celle-ci, du fret forfaitaire et des accessoires.

Or, le gage des créanciers calculé forfaitairement sur un tonnage peu considérable ne sera pas si important que les demandes ne puissent le dépasser. Le bénéfice du second degré de limitation sera donc plus souvent invoqué par les armateurs de modernes bateaux de pêche ou de caboteurs que par ceux des grands liners. Il aura le grand avantage de permettre le règlement rapide des conflits avec les créanciers. Nous avons vu, à propos de l'abandon en nature, que l'industrie de l'armateur ne pouvait souffrir d'arrêt sans dommages considérables. La nécessité d'une expertise pour fixer la valeur du navire après l'accident, s'il n'y a pas accord amiable avec les créanciers sur le montant de la caution capable de libérer le navire d'une saisie, est certainement une gêne pour l'armateur. Tous les ports d'escale ne disposent pas du personnel judiciaire et des compétences techniques nécessaires pour estimer rapidement n'importe quel bâtiment. Si ses avaries interdisent au navire de reprendre la mer immédiatement, le mal est moindre. S'il est en état de continuer sa navigation, quelques heures de retard suffisent à lui causer un grand préjudice; son séjour dans un port est, en effet, onéreux

et sans profit : droits de quais, droits de mouillage viennent s'ajouter aux frais habituels tandis que sa clientèle cherche un transporteur plus exact. Le mode de libération anglais a cet avantage de fixer l'étendue de la responsabilité sans discussion possible. Le tonnage étant connu, il suffit d'une simple multiplication pour déterminer l'importance du gage des créanciers.

Mais ce second degré de limitation n'est pas toujours accordé à l'armateur. A l'égard d'un certain nombre d'obligations, classées sous les trois derniers chefs de l'énumération de l'article 1, le recours à l'évaluation forfaitaire n'est pas admis. La valeur réelle du navire, si grande soit-elle, est l'unique mesure de la responsabilité de l'armateur. C'est donc la pure conception continentale qui prévaut ici. La raison en est que les créanciers ainsi favorisés n'auraient pas pu, en Angleterre, se voir opposer la limitation de responsabilité. Puisque le Merchant Shipping Act lui-même ne leur imposait pas la réduction de leur gage au chiffre aujourd'hui très bas de 8 £ par tonneau de jauge, la Convention n'avait pas à le faire. Au contraire, on fit valoir aux délégués anglais, peu enclins à restreindre les droits de ces créanciers, que la pleine valeur du navire répondant des obligations de l'armateur à leur égard, ils auraient la plupart du temps un gage suffisant. Ce sont les créanciers de rémunérations d'assistance ou de sauvetage, ceux envers lesquels l'armateur se trouve débiteur à la suite d'un règlement d'avarie commune, enfin, ceux qui ont contracté avec le capitaine.

RENOUVELLEMENT DE LA RESPONSABILITÉ LIMITÉE

Tels sont les principes qui ont guidé les auteurs de la Convention dans la détermination de l'étendue de la responsabilité de l'armateur. Un autre problème devait être encore résolu : celui de la durée, de l'étendue dans le temps de cette protection légale. La limitation a les mêmes effets qu'une faillite. Il convient donc de savoir quels créanciers concourront sur le gage insuffisant constitué par l'armateur. Le propriétaire de navire qui invoque le bénéfice de la limitation ne dépose pas son bilan, n'interrompt pas son exploitation. Sa capacité juridique n'est pas atteinte et il continue de s'obliger. La situation est donc beaucoup plus complexe qu'en matière de faillite où toutes les opérations sont arrêtées à un jour et même à une heure déterminés. Le Code de Commerce français s'est peu soucié de ces difficultés. On sait que les délais et les formes de l'abandon y sont passées sous silence. Les abus résultant de cet état de chose sont à l'origine de la fâcheuse jurisprudence qui prétend déduire la renonciation de l'armateur à la protection qu'il tient de la loi du fait qu'il a continué l'exploitation du navire. On veut ainsi empêcher le propriétaire de navire de se libérer par l'abandon d'une épave de créances nées deux ou trois ans avant le naufrage, alors qu'il a tiré profit de son navire pendant tout ce temps. Le système de l'abandon en nature ne permet cependant pas d'autre solution.

Au contraire, le système anglais se révèle ici particulièrement simple et pratique. La responsabilité délictuelle est seule à bénéficier de la limitation et celle-ci,

d'autre part, est forfaitaire et indépendante de l'événement. Chaque nouvel acte dommageable, chaque nouvel accident fait naître pour l'armateur une obligation parfaitement définie. Pour une même faute de son capitaine, il ne peut payer plus de 8 £ par tonne, mais il doit autant de fois cette somme qu'il y a de fautes commises. La liste des créanciers est déterminée par les faits eux-mêmes, elle est nécessaire et comprend tous ceux dont le droit est né du même accident.

Une solution aussi commode ne peut malheureusement pas suffire si, comme le fait la Convention, on admet que la responsabilité limitée peut être opposée à des créanciers dont les droits découlent d'un contrat. Comment trouver en effet une date certaine, publique, indépendante des volontés particulières, capable de clore avec quelque justice la liste des créanciers ? La tradition voulait que ce soit la fin du voyage. On affirmait l'unité de l'aventure. Tous ceux auxquels l'armateur devait quelque chose du fait de l'activité de son capitaine pendant le temps qu'il avait passé loin de lui, un gage commun devait les satisfaire : la valeur à la fin de son expédition du navire auxquels ils avaient fait crédit. Mais autrefois, on savait ce qu'était un « voyage ». Lorsque le navire, parti plusieurs mois auparavant pour les Indes Orientales chargé de pacotille, revenait et débarquait les précieuses épices au quai de son armateur, il avait accompli une mission dont chacun sentait l'unité, la cohésion. Il en fut de même, plus tard, pour les négriers nantais ou les gallions espagnols. Les voiliers nantais qui transportaient jusqu'à ces dernières années les nitrates du Chili, et ceux, finlandais pour la plupart, qui vont en-

core charger les blés australiens à destination de l'Europe en faisant le tour du monde, réalisent eux aussi des voyages bien définis. Les campagnes de pêche des chalutiers, des morutiers, des harenguiers de la mer du Nord, tracent autant de périodes distinctes dans l'existence du navire.

Mais il est des formes nouvelles de l'exploitation maritime qui ne se prêtent pas à des divisions aussi nettes dans le temps.

D'une part, il s'est créé des lignes régulières qui font le va-et-vient entre deux points extrêmes, tout en desservant de nombreux ports intermédiaires. A chaque escale, des marchandises sont chargées, d'autres déchargées. C'est ce qu'on appelle prendre la cargaison en cueillette. Il est alors bien difficile de décider ce qui constitue le voyage. Est-ce le trajet entre les deux ports les plus éloignés, ou l'aller et retour au départ de l'un d'eux, ou la traversée d'une escale à l'autre ou encore, à l'égard de chaque chargeur, le parcours effectué par sa marchandise ?

D'autre part, la T. S. F., en permettant à l'armateur de modifier en cours de route l'itinéraire du navire, a ôté toute certitude à la notion du voyage. Les tramps vont chercher la marchandise là où elle offre le meilleur fret et la conduisent ensuite au port qui annonce le cours le plus avantageux. Le capitaine reçoit fréquemment en pleine mer l'ordre de changer de destination. Souvent même il est convenu que la désignation précise du port d'atterrissage ne sera donnée qu'au dernier moment par un poste émetteur côtier. Ainsi, à l'entrée de la Manche, les cargos venant d'Amérique sont dirigés, suivant l'état des changes, les spéculations des courtiers en marchandises

et les besoins du moment vers tel ou tel port européen ou renvoyés au contraire vers un autre continent.

Etant données la diversité des modes d'exploitation et la grande liberté d'action dont jouissent les propriétaires de navires, la délimitation d'une période de temps ayant quelque autonomie devient presque impossible. Pourtant le mode de limitation adopté par la Convention ne peut se passer de terme légalement déterminé. Non seulement il faut une date à laquelle arrêter la liste des créanciers, mais il est nécessaire de savoir quand évaluer leur gage. La loi anglaise élude cette difficulté en déterminant forfaitairement la valeur du navire. Mais si l'on prend la valeur réelle comme mesure de la responsabilité, le moment choisi pour l'estimation devient très important.

Tels étaient les termes du problème à résoudre. Ici encore, les principes semblaient barrer la route à l'unification. L'armateur anglais, personnellement responsable, pourrait être poursuivi pour une somme très supérieure à sa fortune de mer, et, d'ailleurs, imprévisible. Chaque acte dommageable de son capitaine l'oblige à constituer un fonds de 8 £ et un voyage malheureux au cours duquel plusieurs accidents surviendraient risque de le ruiner. Cette règle semblait tout à fait contraire à la conception continentale qui ne permet pas d'entamer la fortune de terre du propriétaire de navire. On s'aperçut cependant que la pratique des cautions accordées par l'armateur dans les ports de relâche après un accident avait pour effet de soumettre celui-ci à un renouvellement de sa responsabilité très comparable à ce qu'exige la loi anglaise. Les créanciers prudents saisissent juste-

nient le navire au premier port pour mettre leur gage à l'abri des risques de la suite du voyage et pour éviter que d'autres créanciers ne viennent réduire leur part lors du règlement. La garantie qu'ils obtiennent leur est définitivement acquise. Le navire est libéré, mais il est prêt à servir à nouveau de gage aux créanciers éventuels. L'intérêt pousse donc l'armateur du continent à prendre sur sa fortune de terre une somme égale à la valeur de son navire pour satisfaire ses créanciers là où l'armateur britannique est également contraint de leur fournir une somme forfaitaire.

Le projet établi à Venise, en 1907, restait fidèle à la conception continentale. Un seul règlement devait satisfaire toutes les créances nées d'un même voyage. De plus, la définition du voyage donnée par l'article 8 était fort extensive. Seul le débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment de la naissance de l'obligation mettait fin aux risques courus par les créanciers. Jusque-là, ils devaient subir les diminutions de valeur de leur gage, voire sa disparition, et l'augmentation du nombre des créanciers avec lesquels ils auraient à concourir. Toutefois, le droit exclusif du créancier saisissant sur la caution fournie par l'armateur était consacré par l'article 10.

Malgré ce tempérament, les délégués anglais jugèrent le projet trop rigoureux pour les créanciers. La liste de ceux qu'une seule et même somme devait satisfaire était beaucoup plus longue que dans la loi anglaise. Non seulement on y faisait figurer les créanciers contractuels, mais encore on groupait des réclamations dont l'origine était distincte parce qu'elles provenaient toutes de l'acti-

vité du capitaine pendant une période parfois considérable. Or, seuls les gros créanciers recourent à la saisie. Pour les autres, cette procédure entraînerait des frais sans proportion avec les sommes qui leur sont dues. Une série de petites et moyennes créances pourraient donc se trouver éteintes par le naufrage du navire survenu plusieurs semaines après le contrat ou l'accident qui les a fait naître; elles pourraient aussi se voir primer, lors de la répartition, par des concurrents privilégiés dont le titre serait beaucoup plus récent que le leur. Lors de la Conférence diplomatique qui se réunit à Bruxelles en 1909 pour examiner le projet de Venise, on s'efforça donc de trouver une solution qui se rapprochât davantage du système anglais. Après avoir entendu les rapports des délégations et constaté que les pays continentaux envisageaient la possibilité de se rallier à l'idée de régler la responsabilité par accident, l'assemblée chargea la sous-commission d'adapter le principe britannique aux règles de la Convention.

L'article 7 de ce nouveau projet s'exprime ainsi : « Le voyage est réputé fini pour le navire au premier port d'escale ou de relâche qu'il atteint après l'événement donnant lieu au recours, ou au port même où il se trouve lorsque l'événement survient. Si le lieu où s'est produit l'événement n'est point déterminé, le voyage est réputé fini au point où devait se terminer l'exécution de l'obligation donnant lieu au recours. » On a dit que la sous-commission conservait l'idée d'un règlement par voyage, mais qu'elle se basait sur un voyage raccourci. En réalité, ce n'est qu'une apparence. Le mot « voyage » a pu disparaître de la partie principale qui, dans le projet B

établi en 1910, a remplacé cet article 7, sans que le fond des dispositions qu'il exprime ait été en rien modifié.

C'est bien la conception d'une responsabilité par accident qui triomphe dans cet article 7. Elle n'est écartée qu'autant que les circonstances matérielles rendent son application impossible. Tel est le cas pour les obligations d'origine contractuelle, lorsqu'on ne sait pas quand l'accident s'est produit. Il faut alors trouver un autre moyen de fixer la date du règlement. L'article 7 fait cesser les risques pour le créancier du jour que le dommage est constaté. Il ne pouvait le faire plus tôt quand le moment de l'avarie n'est pas connu. La solution adoptée se rapproche donc autant qu'il se peut du système anglais.

D'autre part, dans ce projet de 1909, les contrats passés par le capitaine ne donnaient lieu à responsabilité limitée qu'autant que le besoin auquel ils subvenaient avait été occasionné par un accident. Même ici, la créance pouvait être rattachée à un événement dont il était logique que tous les effets soient groupés pour un unique règlement. Lorsqu'en 1910, on admit plus largement au bénéfice de la limitation les contrats passés en cours de route par le capitaine et qu'on cessa d'exiger qu'un accident les ait rendus nécessaires, on s'aperçut qu'il était difficile de se passer complètement de la notion de voyage. Comment, en effet, fixer autrement l'époque à laquelle le gage des créanciers doit être évalué; par quels liens rattacher ces créanciers les uns aux autres? Allait-on dire que le contrat constituait l'occasion et que la pleine limite de la responsabilité était due à chaque nouvel engagement? Allait-on estimer le navire au moment

de la naissance de l'obligation ? Ces solutions tout à fait contraires aux traditions continentales furent soutenues un moment par les délégués britanniques. Très hostiles à la limitation de la responsabilité en matière de contrats, ils pensaient en diminuer ainsi beaucoup la portée. Mais leur opinion ne prévalut pas. On s'efforça de trouver une définition du voyage pour servir de cadre au règlement lorsqu'il n'y aurait pas accident. Cette tentative fut la cause de l'extrême complication des projets issus de la Conférence de 1910. Les auteurs de ces deux textes s'étaient préoccupés de donner au voyage une durée aussi précise que possible, que l'armateur ne pourrait modifier. Il leur paraissait choquant que le débiteur puisse prolonger les risques de son créancier à sa volonté. Mais en voulant rencontrer toutes les formes multiples de l'exploitation maritime, ils se sont heurtés à des difficultés inextricables. Les délégués anglais ne manquèrent pas de s'en prévaloir, encore en 1913¹, « pour préconiser l'omission dans la Convention de toute réclamation qui ne résulterait pas d'un accident ou sinistre ».

Ce problème épineux qui tint une si grande place dans les délibérations de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910, n'a en pratique qu'une importance tout à fait minime. D'une part, un capitaine n'assume jamais d'obligation contractuelle de quelque importance sans l'accord de son armateur. Les fournitures et les réparations courantes sont réglées par un agent à terre ou payées avant le départ du navire si, ce qui est fort rare, celui-ci n'a pas de répondant dans le port. D'autre part,

1. *Documents*, 1913, p. 55.

s'il est délicat de prévoir dans un texte toutes les situations qui se peuvent présenter, il est relativement facile, dans chaque cas particulier, de déterminer l'aventure. Aussi le projet unique établi par la sous-commission en 1913 comporte-t-il un article 6, qui débute par ces mots : « A moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre acceptation, on entend par voyage... » En 1922, cet article lui-même a été supprimé ainsi que sa réplique, l'article 7 du projet sur les privilèges et hypothèques.

PROBLEMES POSES PAR L'ABANDON DE LA NOTION TRADITIONNELLE DE « VOYAGE »

Ainsi, la Convention conserve le principe de l'unité de l'aventure lorsqu'elle ne peut faire autrement. Elle renonce à donner une définition du voyage et donne la première place à la conception britannique de la responsabilité par accident qu'elle adapte à sa manière de mesurer l'étendue de cette responsabilité.

Cette adaptation n'allait d'ailleurs pas sans susciter d'autres difficultés. Déterminer équitablement le fret à comprendre dans le gage des créanciers devenait une véritable gageure du moment que l'on sectionnait le voyage en tronçons.

Si l'on base le calcul du fret sur la durée de la navigation depuis le début du voyage jusqu'au jour où la valeur du navire doit être estimée, on fait dépendre l'obligation de l'armateur du hasard de l'accident; le résultat peut être fort singulier. Si un navire parti du Havre pour Dakar échoue sur quelque récif de Mauritanie, la presque totalité du fret devra être abandonnée, mais s'il

se perd à la sortie de la Manche, la somme due aux créanciers à titre de fret sera insignifiante.

Si, comme on l'a proposé dans les divers projets élaborés jusqu'en 1922, on tient compte, pour déterminer cette somme, des marchandises se trouvant à bord au moment de l'accident, ou, s'il n'y a pas accident, au moment de l'arrivée au port où doit se faire le règlement, on n'est pas plus logique, car ces deux éléments n'ont aucun rapport entre eux. Il se peut que le navire soit affrété à temps et que la présence ou l'absence de cargaison à bord ne dépende nullement de la volonté de l'armateur. Ce n'est pas à celui-ci qu'est dû le fret porté aux connaissements; sa valeur dépasse peut-être beaucoup ce que l'affrèteur lui payera en vertu de la charte-partie. Si, au contraire, le navire naviguait sur lest au moment de l'accident, l'armateur n'aurait rien à déboursier et conserverait intactes les sommes gagnées par son navire. D'autre part, les chargeurs ont souvent passé avec les compagnies de navigation des traités pour l'ensemble des transports qu'ils leur confient; ils bénéficient alors de ristournes de fidélité. Faire une exacte ventilation des sommes dues pour chaque lot de marchandises paraît alors presque impossible. D'autres fois, le navire est affrété pour l'aller et le retour et seule la cargaison de retour paie un fret. C'est ce qu'on appelle l'affrètement au travers. L'armateur dont le navire chargé aurait un accident pendant le premier trajet, serait ainsi dispensé de tout versement à ses créanciers.

A la Conférence de 1910, on fut frappé de ces inconvénients et l'on s'en prévalut pour combattre la formule du voyage raccourci. L'un des deux projets élaborés

ressuscite pour le fret la règle traditionnelle, obligeant l'armateur à abandonner tout ce que son navire a gagné pendant le voyage au cours duquel la créance est née. Cela nécessiterait une définition du voyage, « dans son sens naturel ». En outre, on crée une inégalité peu justifiable entre les navires selon qu'ils font des voyages courts ou longs. Puisque le règlement se fait par accident, un armateur pourrait être obligé de payer à ses créanciers des sommes considérables parce que, à chaque nouvel événement, le fret total de l'expédition serait dû. Les risques de renouvellement et l'importance des sommes à abandonner augmenteraient en même temps que la durée du voyage. Les armateurs dont les navires sont utilisés à de continuelles et brèves traversées seraient privilégiés : ils ne pourraient jamais perdre plus que le gain de quelques jours.

Dès 1909, une autre solution avait été préconisée, qui consiste à remplacer par un forfait le fret réellement gagné. Puisqu'il est impossible de déterminer celui-ci avec quelque justice sans procéder à des distinctions si nuancées qu'elles ne manqueraient pas de susciter de nombreux procès et seraient une entrave au prompt règlement des créances, il faut rechercher un moyen simple de l'évaluer. La plupart du temps, le fret n'est qu'un élément secondaire dans le calcul de la responsabilité de l'armateur. Or, poser des règles d'une extrême complication pour résoudre un problème dont l'importance matérielle est relativement minime serait méconnaître complètement les besoins des intéressés, auxquels il faut surtout une méthode facile et sûre de connaître leurs droits. C'est ce que montrèrent les délégués

anglais habitués à une loi aussi simple et précise que possible, qui ne nécessite aucune estimation. Les dispositions des projets de 1910 et de 1913 leur paraissaient impraticables.

Cette question fut l'objet d'une grande partie des travaux de la sous-commission réunie en 1913¹, mais c'est seulement à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922 qu'on décida de remplacer le fret par une somme forfaitaire indépendante des circonstances de l'exploitation et des combinaisons commerciales que celle-ci comporte. Basée sur la valeur du navire au commencement du voyage, due à tout événement, elle supprime les difficultés soulevées par l'adoption de la responsabilité limitée par accident.

Un autre problème, presque uniquement théorique d'ailleurs, servit de motif aux critiques adressées en 1910 au projet élaboré l'année précédente et fut ensuite l'occasion de longues discussions. La loi anglaise, s'attachant strictement à l'occasion qui fait naître la responsabilité, renouvelle l'obligation de l'armateur à chaque accident. Le fonds de 8 £ par tonne peut donc être dû plusieurs fois avant même que le navire ait touché un port. Le cas est bien différent de celui où plusieurs accidents se produisent au cours d'un même voyage, mais séparés par des escales. Là, la pratique commerciale a rapproché les systèmes opposés et la Convention n'a eu qu'à consacrer les solutions fournies par les intéressés eux-mêmes. Si le navire est saisi, l'armateur donne caution pour le libérer et l'envoie de nouveau en mer. Il renouvelle ainsi sa res-

1. V. L. Franck, *Rapport*, 1913, p. 10 à 13,

ponsabilité, mais il est libre de ne pas le faire. C'est donc de plein gré qu'il assume de nouveaux risques. Au contraire, tant que son navire n'a pas regagné un port, il n'est pas maître de faire cesser sa responsabilité.

Le Merchant Shipping Act le contraint à payer autant de fois la valeur forfaitaire de 8 £ par tonneau qu'il s'est produit en cours de route d'événements dommageables sur son navire. Sa responsabilité est donc imprévisible, quoiqu'on ait souvent vanté la précision du système anglais. Le nombre des fautes qu'un capitaine peut commettre pendant une traversée est un facteur aussi variable qu'incertain et c'est de lui que dépend l'étendue de l'obligation du propriétaire de navire.

Si l'on adopte le principe anglais, mais en remplaçant le forfait par la valeur réelle du navire après l'accident, les faits corrigent déjà la rigueur de la règle. Plusieurs sinistres graves ne peuvent se succéder sans diminuer beaucoup la valeur du bâtiment. Si le second accident entraîne la perte du navire, l'armateur se trouve libéré à l'égard des créanciers dont les réclamations ont cet événement pour origine. En droit anglais, il leur devrait 8 £ par tonne. Mais d'autre part, l'estimation réelle, ici comme en matière de fret, ne va pas sans soulever quelques difficultés. Comment, si le navire a sombré, mesurer la dépréciation qu'un premier accident lui avait fait subir ? Même s'il rejoint un port, il peut être bien embarrassant de faire une juste attribution des dégâts lorsqu'une explosion a succédé à un abordage ou une voie d'eau à un incendie.

C'est pourquoi, dès 1910, la stricte application du renouvellement de la responsabilité par occasion au cas d'acci-

dents successifs se révéla une grande source de complications. Plusieurs proposaient de ne pas distinguer entre les événements survenus avant l'entrée dans un port. On aurait ainsi simplifié les choses, sans porter une grave atteinte au principe britannique, étant donnée la rareté des circonstances envisagées. La délégation néerlandaise soutint encore vivement cette solution à la Conférence diplomatique de 1922, sans réussir à la faire prévaloir. Le projet B, établi en 1910, se ralliait au contraire au renouvellement par accident. Toutefois, une disposition assez critiquable tendait à limiter les effets du principe adopté : « Les pertes ou dommages, était-il stipulé, survenus postérieurement à un sinistre et avant l'arrivée à un port sont, jusqu'à preuve du contraire, présumés se rattacher au dit sinistre ».

En 1913, on renonça à cette intrusion dans le domaine des règles de la preuve. Par contre, on établit un nouveau texte destiné à éclaircir les intentions des rédacteurs de la Convention sur ce point délicat. « Si avant ce moment (entrée au premier port), un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur ». « La portée de ces dispositions, dit M. L. Franck¹, a été précisée dans le rapport de 1910 et le texte nouveau s'est borné à mieux définir et distinguer les différentes hypothèses sans d'ailleurs modifier les principes exposés. » Cependant il n'apparaît pas clairement, à lire cette seule phrase, qu'elle exprime le sys-

1. L. Franck, *Rapport*, 1913, p. 17.

tème de la responsabilité renouvelée par accident¹. D'autre part, le principe du concours de toutes les créances nées d'un même événement est affirmé par l'article 6. A la Conférence diplomatique tenue à Bruxelles en 1926, la délégation allemande demanda à être éclairée sur le sens de ces dispositions apparemment contradictoires. « La réponse, dit M. L. Franck, est qu'il n'y a qu'une masse, une limite de responsabilité... Le doute peut provenir de ce qu'on a interprété l'article 3 par l'article 6, mais ce dernier ne fait que prévoir les cas les plus généraux d'application de l'article 3; il n'a pas pour objet de déroger à l'article 3 », et, citant le texte, il ajoute : « Cela suppose bien une même masse, puisqu'il y a un compte à faire et qu'on écarte certains éléments de ce compte »².

En 1933, la Conférence d'Oslo du Comité maritime international, appelé à interpréter de nouveau l'article 3, émit l'opinion que « l'effet d'un second accident intervenant avant l'arrivée au premier port, n'est pas d'obliger le propriétaire à constituer une seconde fois les valeurs formant cette limite, mais simplement de le rendre responsable envers les créanciers du premier accident de la moins-value due au second accident donnant lieu à limitation de sa responsabilité. » Il s'agirait donc d'un règlement par tronçon de voyage, légèrement corrigé en faveur des créanciers du premier accident, protégés contre l'amointrissement ultérieur de leur gage, mais non contre l'augmentation ultérieure du nombre des créanciers concurrents. Si telle est l'interprétation qui doit

¹ Elle figure aujourd'hui à l'article 3 de la Convention.

² *Procès-verbaux*, 1926, p. 67 et 68.

finalemeut prévaloir, la règle diffère passablement de celle préconisée en 1910. A la Conférence diplomatique, M. L. Franck s'exprimait ainsi : « La seule chose qu'on ne veut pas, c'est que, si un navire cause un abordage et qu'il continue sa route, étant indemne, lorsqu'il est clairement établi qu'il n'y a pas de rapport entre ce qui peut survenir dans la suite et ce premier accident, le sort des créanciers du chef de cet accident puisse dépendre d'événements auxquels ils sont totalement étrangers »¹. Pour cela, il aurait fallu que chaque accident donne lieu à la constitution d'un fonds distinct, comme c'est le cas en Angleterre.

Certains auteurs estiment que telle a bien été la volonté des auteurs de la Convention. D'après M. Smeesters, l'alinéa 2 du § 1 de l'article 3 ne serait qu'un correctif apporté à l'alinéa 1². Ce dernier posant la règle qu'au cas d'accident, la valeur du navire doit être déterminée au moment de l'arrivée au premier port, il était nécessaire de marquer qu'au cas d'accidents successifs, la valeur à envisager serait pour les créances nées de ce chef, la valeur après le premier accident. Ce membre de phrase n'aurait pas d'autre sens. M. Haralambidis est du même avis. « L'expertise, dit-il, ne pouvant être faite qu'à l'arrivée au premier port, c'est pour corriger les conséquences d'un inconvénient d'ordre matériel qu'on a décidé que la moins-value provenant du deuxième accident doit être rétablie au profit du premier accident³. S'appuyant sur l'article 6, il constate qu'« il n'y a

1. *Procès-verbaux*, 1910, p. 180.

2. Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 211.

3. Haralambidis, *op. cit.* (*Dor*, 1931, t. XXIV, p. 11).

concours des créances à l'égard desquelles la valeur du navire se détermine au même port qu'à défaut d'accident; s'il y a accident, ce n'est plus le fait que la valeur du navire se détermine pour certaines d'entre elles en un même port qui crée entre elles le lien du concours sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire, mais le fait de se rattacher à un même accident ». « L'article 6 de la Convention qui règle la question du concours nous paraît donc suffisant pour nous amener à conclure en faveur du système de la responsabilité renouvelée par accident. »

En fait, quelle que soit l'interprétation adoptée, il est un cas dans lequel le résultat sera toujours atteint, c'est celui de la perte totale du navire après l'accident. Le gage de la seconde masse de créanciers étant nul, la première dispose alors à elle seule de la valeur qu'avait le navire avant le naufrage, si toutefois il est possible de prouver cette valeur.

SECTION II.

Premier degré de limitation :

La valeur du navire, des accessoires et du fret

« Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire est tenu de faire la preuve de cette valeur », dit l'article 3 de la Convention. Cette preuve n'ira pas sans soulever quelques contestations. Si précises que soient les règles posées pour l'estimation de ces divers éléments, elles n'ont pas la rigueur du mode de calcul

anglais. Mais par rapport au système continental, elles sont simplifiées sur un point pratiquement important : l'évaluation du fret.

LE NAVIRE

Le premier et principal élément du gage des créanciers, c'est le navire. L'article 3 fixe, selon les cas, la date à laquelle sa valeur doit être envisagée : « En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port. »

Entre l'armateur dont le navire a causé un dommage et le tiers qui s'en plaint, il n'existe pas d'autre lien que l'événement. Cela explique que le moment auquel celui-ci s'est produit influe sur la détermination des droits des deux parties et que le navire soit estimé au premier port après l'accident. Lorsque la victime et le responsable sont déjà unis par un contrat, on peut hésiter à faire dépendre l'étendue de leurs obligations d'un délit ou d'un quasi-délit. Les partisans d'une rigoureuse séparation des responsabilités contractuelle et délictuelle ne l'admettraient pas. Pour eux, le droit du contractant résulte uniquement de l'inexécution de la promesse qui lui a été faite, quelles que soient les circonstances qui ont empêché l'exécution, sauf toutefois si elles constituent pour le débiteur contractuel une cause d'exonération, le cas

fortuit ou le fait d'un tiers par exemple. Si l'armateur s'est engagé à transporter saines et sauves des marchandises de Bordeaux à Dunkerque et qu'elles ne parviennent pas dans ce dernier port, c'est là que le manquement à l'obligation contractuelle sera consommé sans que le fait d'un abordage en Gironde, d'un naufrage au large du Finistère, ou d'une avarie en Mer du Nord puisse faire varier le rapport de droit préexistant entre les parties. C'est dans cet esprit que la jurisprudence française refuse de tenir compte du lieu de l'accident pour déterminer la compétence du tribunal lorsque cet événement constitue aussi une faute contractuelle¹.

La Convention prend un autre parti. Elle s'attache à l'accident pour fixer le moment auquel le gage des créanciers doit être estimé, alors même qu'ils tirent leurs droits d'un contrat. Si elle en avait décidé autrement, les victimes d'un même acte dommageable auraient été traitées différemment sans qu'on puisse justifier l'infériorité imposée aux créanciers contractuels. Ceux-ci auraient dû subir les risques de la navigation jusqu'au moment convenu pour l'exécution du contrat, tandis que la situation des tiers aurait été fixée au premier port. Or si l'on conçoit parfaitement qu'un individu puisse en contractant augmenter ses devoirs envers autrui et lui promettre plus qu'il ne devrait à un tiers, il n'en est pas moins vrai qu'en dehors des dispositions expressément prévues par les parties, « on ne voit pas de raison, comme le dit *Bartin*, pour traiter le débiteur de l'obligation conventionnelle qui a commis sur l'objet dû un délit civil de droit com-

1. V. S. 1912.1.73, et arrêt cité : *Savatier, Traité de la responsabilité civile*, t. II, p. 261.

mun plus favorablement qu'un tiers qui ne serait conventionnellement tenu à rien »¹. C'est à quoi l'on aboutirait en appliquant ici les théories abusivement logiques de M. Sainctelette². Ainsi, lorsque l'accident est prouvé, il s'impose même dans les rapports entre contractants. S'agit-il des différences classiques entre les deux sortes de responsabilité : étendue de la réparation, compétence, etc., le contrat conserve la primauté. S'agit-il de la détermination du gage des créanciers, c'est le délit qui prend la première place.

Le système de la Convention a fait naître une situation qu'on n'avait encore jamais envisagée : le moment de la réalisation du dommage, considéré comme un élément très important, influe sur les droits des créanciers. Comment, dans ce cas, respecter la stricte séparation des domaines contractuel et délictuel ? Les rédacteurs ont pris avant tout une solution pratique et équitable. Ils cherchaient d'ailleurs à poser une règle internationale et ces divisions théoriques sont loin d'être respectées en Allemagne et en Angleterre comme elles le sont ou l'étaient en France et en Belgique. Il est intéressant de constater que la solution pratique ne cadre pas avec le dogme de l'incompatibilité.

Depuis 1910 (le texte de l'article 3 figure déjà dans le projet B établi à cette date), les idées ont beaucoup évolué sur ce sujet. En 1930, commentant, dans son ouvrage sur la responsabilité contractuelle et délictuelle, des arrêts récents de la Cour de Cassation, M. Brun le

1. Aubry et Rau, *Cours de droit civil français*, 5^e édit., revue par E. Bartin, t. VI, p. 372, en note.

2. Sainctelette, *De la responsabilité et de la garantie*, Bruxelles, 1884.

souligne : « Ainsi, dit-il, la thèse de la coexistence des deux responsabilités gagne du terrain en Jurisprudence : après avoir conquis les hypothèses qui impliquent une infraction pénale, un dol, une faute lourde, une faute professionnelle, elle s'est infiltrée dans le cercle de la faute légère et l'absorbe peu à peu. Si la tendance à laquelle la Chambre des Requêtes paraît vouloir prêter son appui se généralise, le principe de l'exclusion de la responsabilité délictuelle au cours de l'exécution d'une obligation contractuelle deviendra lettre morte. »¹

Si la source du dommage subi par les contractants reste inconnue, leur gage est estimé « d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu ». Ici, la règle contractuelle reprend ses droits. Il ne faut pas en conclure qu'on fait dépendre la nature de la responsabilité de l'armateur d'une simple question de preuve. En réalité, la « nature » de la responsabilité est exactement la même dans les deux cas, mais dans le second, un obstacle matériel empêche de prendre en considération l'acte qui est à l'origine de cette responsabilité. On ne peut interrompre les risques courus par le gage des créanciers avant même de savoir s'ils sont créanciers; or on ne l'apprend, par définition, qu'au moment où l'exécution du contrat prend fin, lorsqu'à l'ouverture des cales on s'aperçoit de l'avarie ou du manquant. La date à laquelle le dommage est constaté est la plus proche qu'on puisse trouver de celle de l'accident lorsque celle-ci reste inconnue. Qu'elle coïncide avec celle de l'exécution du con-

1. André Brun, *Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle*, thèse, Lyon, 1931, p. 278.

trat n'empêche pas l'origine de la responsabilité d'être complexe si un seul fait a violé en même temps une obligation conventionnelle et une obligation légale. D'ailleurs le § 2 de l'article 3 poursuit ainsi : « Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports ». Ce qui prouve bien le rôle joué par l'accident. Il est sinon prouvé, tout au moins situé dans le temps par le fait que dans un port d'escale on constate l'avarie. C'est pourquoi la Convention fixe le droit des créanciers au moment où cette découverte se produit, ou plus exactement au premier port, parce que c'est là que les expertises peuvent avoir lieu. Les circonstances ne permettent pas une approximation plus exacte. Pour les créanciers à raison de marchandises destinées à des ports plus lointains, cette date ne coïncide pas avec celle convenue pour l'exécution du contrat. En somme, on n'a recours à elle qu'autant que les faits rendent impossible toute autre solution. Nous ne saurions entreprendre ici un exposé des rapports de la responsabilité contractuelle et délictuelle. L'article 3 jette sur cette importante question un jour nouveau, mais l'examen des théories auquel il nous convie conduirait trop loin pour que nous nous y engagions.

Les créanciers pour avarie commune sont nommément désignés parmi ceux à l'égard desquels le navire est estimé au premier port après l'accident. Il était possible d'en douter puisque le montant de leur créance n'est déterminé qu'à la fin du voyage. C'est là que se fait le règlement, la « dispatch », qui fixe les droits de chacun d'eux.

Lorsque plusieurs accidents se sont produits entre deux ports, il y a lieu de faire une ventilation des avaries. Il faut déterminer la valeur du navire après chacun des événements ayant donné naissance à des créances contre l'armateur, ce qui ne veut pas dire que la responsabilité de ce dernier soit égale à la somme des valeurs ainsi estimées. Une déclaration unanime formulée à la Conférence d'Oslo du Comité maritime international en 1933, déjà citée, débute ainsi : « Dans le cas d'accidents multiples entre deux ports, la valeur du navire après le premier accident, déterminée comme il est dit à l'article 3, forme la limite totale de la responsabilité du propriétaire du navire ».

Dès lors se pose le problème de la répartition de cette somme entre les deux masses de créanciers. L'article 3 est loin d'être explicite sur ce point. Il se borne à stipuler que la moins-value occasionnée par le second accident « n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur ».

La Conférence d'Oslo s'est efforcée de trouver des règles susceptibles de répondre à l'intention des auteurs de ce texte et capables de servir de directives à ceux qui auront à l'interpréter.

Voici l'exemple concret donné par elle pour la mise en œuvre de cet alinéa 2 du paragraphe 1 de l'article 3 : un navire, d'une valeur saine de 2.000.000 fr., subit un premier accident; on estime qu'il aurait valu après cet événement 1.500.000 fr., tandis que les créances nées de ce fait s'élèvent à un total de 1.000.000 fr. Un second accident survient avant l'arrivée au port où le navire n'est plus estimé que 1.000.000 fr.; de ce dernier chef, l'armateur se trouve encore débiteur d'une somme totale de

1.000.000 fr. La moins-value dont les créanciers du premier accident ne doivent pas souffrir est de 500.000 fr. Ils se partagent cette somme, ce qui les remplit de la moitié de leur créance, puisqu'il leur est dû 1.000.000 fr. Ils concourent ensuite pour ce qui leur reste dû, soit 500.000 fr, avec les créanciers du second accident, leur gage commun étant la valeur du navire au port, soit 1.000.000 fr. Chacun d'eux ne touche dans ce règlement que les deux tiers de ce qu'il réclame, proportion entrè la somme des créances présentées, soit 1.500.000 fr., et la valeur du navire, soit 1.000.000 fr. En fin de compte, les créanciers du premier accident touchent 500.000 fr., plus les deux tiers de 500.000 fr., soit 833.333 fr., et les créanciers du second accident reçoivent deux tiers de 1.000.000 fr., soit 666.666 fr. ¹.

Un membre de la commission s'est demandé s'il ne convenait pas, dans l'hypothèse proposée, de répartir d'abord la valeur au port d'arrivée, sauf à attribuer ensuite à due concurrence la moins-value due au second accident. Cette façon de procéder serait plus avantageuse pour les créanciers du chef du premier accident qui se pourvoiraient sur la valeur du navire au port pour une somme égale à la totalité de leur créance. Dans l'exemple envisagé ici, ils obtiendraient ainsi 1.000.000 fr., tandis que ceux du chef du second accident auraient leur part réduite à 500.000 fr.

On voit que toute obscurité n'a pas disparu de cette délicate question du règlement des accidents successifs, puisqu'une déclaration, destinée à l'éclairer, laisse entre-

1. Pour simplifier, on fait ici abstraction des privilèges dont certaines créances pourraient être assorties.

voir deux interprétations dont les résultats pratiques sont bien différents pour les parties. La délégation allemande, à la Conférence d'Oslö, citait cette incertitude comme l'une des raisons du retard mis par son Gouvernement à la ratification de la Convention. Lorsqu'en 1910, on se demandait quel serait l'effet de l'adoption du principe anglais, M. L. Franck fit remarquer qu'il devait être possible de savoir dans combien de cas la responsabilité de l'armateur s'était trouvée engagée, dans ce pays, à raison d'accidents successifs. M. Leslie Scott lui répondit qu'à sa connaissance, deux ou trois cas seulement s'étaient produits depuis 1862¹.

L'article 3 prend soin de spécifier que « pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans un port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident ».

« Dans tous les autres cas visés à l'article 1, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage. »

Malgré la généralité de ses termes, les seules créances auxquelles ce texte puisse s'appliquer sont celles qui résultent des contrats passés en cours de route par le capitaine.

Le projet établi par la sous-commission de 1913 comportait un article 6 ainsi conçu : « A moins que des circonstances spéciales ne justifient une autre acceptation, on entend par voyage, pour l'application de la présente Convention, le voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, ou que le navire a entrepris en exécution d'un nouveau contrat d'affrètement, ou qu'il a effectué après débarquement complet de ses marchandises, avec ou

1. *Procès-verbaux*, 1910, p. 233.

sans nouvelle cargaison ». Comme le fit remarquer un délégué anglais, M. Langton, à la Conférence de 1922, « c'était dire : « un voyage, c'est l'un ou l'autre de ces cas, ou bien c'est autre chose encore »¹.

Mais aucune définition plus précise ne pouvant venir, on s'est résigné à laisser au juge le pouvoir de déterminer, dans chaque cas particulier, le terme du voyage et l'article 6 a été supprimé.

Le problème de la définition du voyage s'est posé à la jurisprudence française, notamment à l'occasion des privilèges sur le navire. L'article 191 du Code de Commerce, en effet, déclare ceux-ci éteints par un nouveau voyage. Les solutions données ont beaucoup varié : voyage envisagé par les parties, période de temps écoulée entre un armement et un désarmement, ou, même, entre l'armement et le désarmement administratif du navire². Ce dernier critère, s'il était appliqué en matière de limitation de responsabilité, prolongerait les risques des créanciers contractuels et retarderait fâcheusement leur règlement.

Le navire doit être estimé avec tous les agrès et apparaux qui le garnissent. La Convention ne le dit pas, parce que c'est un usage couramment admis. Voiles, mâts, embarcations annexes, bien que séparables en fait, font partie intégrante du bâtiment³.

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 107.

2. V. R. Bayssière, « Des privilèges sur les navires. Détermination de l'expression « dernier voyage », *Recueil Penant*, 1935, II, p. 19.

3. La jurisprudence française est indécise. Un arrêt du Tribunal de commerce de Cherbourg déclare que le charbon contenu dans les soutes et les filets de pêche d'un chalutier sont le gage des créanciers hypothécaires du navire (*Recueil du Havre*, 1922.2.68), tandis qu'un arrêt de la Cour d'appel de Douai, du 5 avril 1928, refuse d'étendre l'hypothèque au matériel de pêche, « qui ne peut être considéré comme faisant partie des agrès et apparaux, car ce matériel n'a aucun lien avec le navire pour sa navigation et n'a

Par contre, les hypothèques dont il peut être grevé ne doivent pas être prises en considération par les experts. C'est là, pour les créanciers chirographaires, un avantage du principe de la responsabilité personnelle de l'armateur. Sous l'empire de l'article 216, lorsque le navire dont il avait été fait abandon était vendu, le prix était le seul gage de tous les créanciers. S'il était hypothéqué, le prix servait d'abord à désintéresser les créanciers hypothécaires. Ceux dont les droits étaient nés de l'expédition passaient après, à moins qu'ils n'eussent un privilège, ce qui, à vrai dire, était assez fréquent.

Ce conflit entre les prêteurs à long terme et les créanciers accidentels ou à court terme était extrêmement nuisible. Il provenait de ce que, en France et en Belgique, l'hypothèque des navires, introduite seulement à la fin du XIX^e siècle, s'insérait difficilement dans l'ensemble des règles léguées par l'ancien droit maritime. Au contraire, en Angleterre, le « mortgage » existait de tout temps, tandis que la limitation était une institution récente.

La Convention sur les privilèges et hypothèques s'est efforcée de concilier les droits des deux sortes de créanciers et de réduire la liste des privilèges qui s'étaient établis dans les pays où l'hypothèque était autrefois inconnue. La Convention sur la limitation, en se ralliant au principe de la responsabilité personnelle, permet de rendre les droits des créanciers chirographaires indépendants de la situation plus ou moins obérée du navire. En pratique, il est vrai, la portée de cette libération est assez

d'autre but que de permettre une utilisation spéciale du bâtiment ». Cette décision, très critiquable, confirme un jugement du Tribunal de commerce de Boulogne.

minime, parce qu'un armateur dont le navire est hypothéqué, risque fort de ne pas offrir à ses créanciers d'autre gage capable de répondre de son obligation. Il se peut, cependant, qu'un besoin passager de crédit l'ait contraint à recourir à l'hypothèque, sans que, pour cela, sa solvabilité soit douteuse. La Convention permet alors au créancier chirographaire de se faire payer sur un autre navire ou sur un bien terrestre de l'armateur, jusqu'à concurrence de la valeur du navire en cause, considéré comme s'il était libre de toute hypothèque.

ACCESSOIRES DU NAVIRE

Outre le navire, les créanciers ont droit aux accessoires du navire.

L'article 5 les définit ainsi :

« I. Des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés;

« II. Des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés. »

On voit qu'il ne s'agit pas à proprement parler d'accessoires, mais de créances de remplacement représentant le navire lui-même.

La jurisprudence française a souvent obligé l'armateur à comprendre ces créances dans l'abandon qu'il faisait de ses droits sur le navire¹.

Si l'indemnité n'avait pas encore été versée lors de

1. Voir arrêts cités, Ripert, *Droit maritime*, t. II, p. 254 en note.

l'abandon, les créanciers succédaient à l'armateur et bénéficiaient des recours que celui-ci pouvait avoir contre les tiers responsables des détériorations du navire. Il y avait là un cas de subrogation sans texte comparable à celui de l'assureur qui exerce les actions de l'assuré qu'il a indemnisé¹. On peut se demander d'ailleurs comment les droits concurrents de l'assureur et du créancier pouvaient être conciliés sans de grandes complications².

La méthode prescrite par l'article 5 est fort différente. Ici encore l'adoption du système de responsabilité personnelle en valeur permet de simplifier les choses : les créances de remplacement doivent seulement être estimées comme tous les autres éléments de la fortune de mer. Le fait que l'armateur ait touché l'indemnité est sans importance. Ce n'est pas la créance, alors éteinte, qui est due aux créanciers, mais la valeur, qui doit entrer de ce chef dans le patrimoine de l'armateur. Rien ne vient donc entraver la pratique absolument générale selon laquelle, lors d'un sinistre, le propriétaire de navire s'adresse à son assureur et non aux tiers responsables. La compagnie paie à son client la somme prévue par la police et reçoit en échange les recours que celui-ci aurait pu exercer. Cette convention, par laquelle l'armateur se garantit contre l'insolvabilité éventuelle ou la mauvaise foi du tiers fautif tout en se déchargeant du soin des poursuites à engager contre lui, ne saurait d'ailleurs mo-

1. Depuis la loi du 13 juillet 1930, ce dernier cas possède une base légale ; l'article 36 est venu consacrer la jurisprudence antérieure.

2. La loi de 1930 ne s'applique pas aux assurances maritimes, mais elle a fixé certains principes dont la portée est générale. « L'assureur, dit l'article 36, peut être déchargé, en tout ou en partie, de sa responsabilité envers l'assuré, quand la subrogation ne peut plus, par le fait de l'assuré, s'opérer en faveur de l'assureur. » C'est ce qui se produirait si l'armateur abandonnait à ses créanciers ses recours contre les tiers.

difier les droits des créanciers. Ce n'est pas la somme touchée réellement par leur débiteur en raison d'un contrat auquel ils sont étrangers qui peut donner la mesure de leur gage, mais la somme effectivement versée par les tiers responsables du chef d'avarie au navire en cause, qu'elle ait été payée à l'armateur lui-même ou à son assureur.

Pour connaître exactement la valeur des créances de remplacement, il n'est guère d'autre moyen que d'attendre le paiement de l'indemnité ou la condamnation judiciaire des tiers débiteurs ou le règlement d'avarie commune. Mais le navire, en général, aura été réparé avant que la question de l'indemnité ne soit réglée. Habituellement le chiffre des dommages et intérêts est même basé sur l'examen des factures et devis payés par l'armateur pour remettre son navire en état. Cette nécessité pratique où l'on est de connaître le résultat des poursuites contre les tiers réduit beaucoup la portée de l'article 5, puisque les créanciers perdent leur droit lorsque le navire a été réparé. Ici encore, l'étendue de leur gage dépend de l'initiative de l'armateur. Ils ont un intérêt certain à voir le navire immobilisé dans l'état où il se trouve et à se payer sur l'indemnité, car il sera bien rare que cette somme employée en réparations donne au navire une plus-value équivalente, mais l'armateur se gardera sans doute de leur laisser cet avantage et se hâtera de faire remettre son bâtiment en état de naviguer.

C'est donc surtout au cas de sinistre majeur que l'article 5 sera utile aux créanciers, lorsque la gravité des avaries aura contraint l'armateur à renoncer à l'exploit-

tation de son navire et qu'une grosse indemnité sera due par des tiers responsables.

Si le navire est perdu ou avarié et qu'aucun tiers ne puisse être incriminé, les créanciers supportent sans recours la dépréciation de leur gage. Cependant l'armateur, comme dans le cas précédent, s'adresse à son assureur qui l'indemnise de sa perte. Selon l'origine de l'événement, il doit payer ses créanciers ou bien il se trouve libéré. Cette différence de situation correspondrait exactement aux réalités si le navire n'était pas assuré. Le créancier prendrait sa part des dommages survenus par fortune de mer et pourrait au contraire poursuivre son débiteur lorsque celui-ci reçoit une indemnité. Mais en réalité l'armateur est garanti dans tous les cas : il s'est déchargé du péril de mer et, selon l'ancienne formule, l'assureur l'a pris sur lui. Aussi a-t-il paru choquant à certains esprits que le propriétaire de navires puisse opposer à ses créanciers la perte de son bâtiment à l'instant même où la valeur de ce bâtiment lui est versée. Ils ont été tentés de faire un rapprochement entre l'indemnité payée par un tiers responsable et celle due par l'assureur. Toutes deux sont nées du sinistre et semblent représenter le bien perdu dans le patrimoine de l'armateur. Aussi proposèrent-ils d'étendre le droit des créanciers à l'indemnité d'assurance. Comme le législateur anglais instituant une responsabilité indépendante des événements, ils prétendaient moderniser ainsi la loi et la mettre en harmonie avec la pratique toujours plus répandue de l'assurance.

La Convention n'a pas adopté ces vues. L'article 5 exclut expressément l'indemnité d'assurance des accessoires du navire. Cette solution est à la fois plus con-

forme à une exacte analyse juridique du contrat d'assurance et aux services que les intéressés en attendent.

L'indemnité d'assurance touchée par l'armateur n'est pas la représentation du navire, mais la somme prévue par un contrat auquel les créanciers n'ont point de part. Ce n'est pas à proprement parler la valeur du navire, mais le paiement d'une dette conditionnelle dont la contre-partie se trouve dans les primes versées par l'assuré. Certes, le principe selon lequel l'assurance doit être un contrat purement indemnitaire empêche que cette somme dépasse jamais la valeur réelle du navire et porte à confondre les questions d'assurance et de responsabilité. Mais il n'a été établi que pour soustraire le contrat d'assurance à la condamnation qui frappe les paris et les jeux, il ne saurait modifier la nature des rapports entre assureurs et assurés. Dès la conclusion du contrat, le patrimoine de l'assuré se trouve enrichi d'une créance conditionnelle et appauvri de la valeur des primes stipulées par la police. Qu'ensuite un même événement fasse échoir la dette de l'assureur et soit invoqué comme fin de non recevoir par l'assuré à l'encontre de ses créanciers ne suffit pas à créer un lien entre ces deux rapports de droit indépendants.

Cette question de la subrogation de l'indemnité d'assurance s'est également posée lors de l'élaboration de la Convention sur les privilèges et hypothèques. Lorsqu'on s'occupait de déterminer l'assiette de ces droits réels, on se demanda si l'indemnité payée par l'assureur y serait comprise. On en discuta jusqu'au dernier moment¹, mais la solution finalement adoptée fut la même que

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 103 à 105.

celle de la Convention sur la limitation de la responsabilité. L'article 5 de cette Convention est identique sur ce point à l'article 4 de la Convention sur les privilèges.

Il est intéressant de constater ce recul de l'idée de subrogation. Lorsque cette dernière Convention aura été introduite dans la législation française, la jurisprudence devra renoncer aux raisonnements par lesquels elle s'efforçait d'étendre à l'indemnité d'assurance les droits privilégiés sur le navire. La loi du 19 février 1889, art. 2, ayant établi certains cas de subrogation, elle s'était autorisée de l'imprécision des formules employées pour lui reconnaître une portée générale et avait étendu aux navires une règle édictée pour les propriétaires ruraux¹. La loi sur les assurances terrestres du 13 juillet 1930 a abrogé cet article 2, mais on peut prétendre qu'il survit en matière d'assurance maritime.

La Convention sur les privilèges et hypothèques, condamnant formellement la thèse de la subrogation, mettra fin à ces controverses.

On peut constater, une fois de plus ici, combien était fâcheuse l'extension aux choses de la mer d'une règle utile en droit terrestre. La situation d'un navire assuré contre le risque de la mer n'a rien à voir avec celle d'un immeuble assuré contre l'incendie. Si l'on contraignait l'armateur à laisser le bénéfice de son contrat d'assu-

1. Comme il arrive souvent, les juges étaient conduits à cette solution par un souci d'équité. La plupart des arrêts appliquant la loi de 1889 en matière maritime, ont été rendus pour corriger la rigueur de la loi qui permettait à l'armateur d'opposer aux membres de l'équipage l'abandon d'une épave. (Voir Autran, XXIII, p. 179.) Depuis que la loi du 13 décembre 1926 a rendu le propriétaire de navire indéfiniment responsable des gages et des frais de rapatriement des gens de mer, l'indemnité d'assurance n'est plus à l'abri de leurs poursuites. La véritable raison de ces décisions, qui était d'être un habile procédé pour les en faire bénéficier, a ainsi disparu.

rance à ses créanciers, l'industrie de l'armement deviendrait une entreprise si hasardeuse qu'on peut douter si des capitaux s'y aventureraient encore. La garantie contre les périls de la navigation est une nécessité absolue pour toute exploitation maritime, et cela depuis toujours; avant le développement du contrat d'assurance, le propriétaire de navire trouvait son salut dans la pratique du prêt à la grosse aventure.

Une règle trop rigoureuse pourrait d'ailleurs conduire à des fraudes. Garder secret un contrat d'assurance ou ne produire qu'une garantie insuffisante n'est pas impossible¹. Le seul moyen de les éviter serait de rendre l'assurance obligatoire et de la contrôler. C'est ce que l'Etat fait lorsqu'il prête de l'argent aux armateurs², mais alors il agit en créancier prudent qui prend ses sûretés. Ce serait tout autre chose d'imposer son intervention constante en matière de risques maritimes.

L'armateur, si l'on admettait la subrogation, aurait encore la ressource de s'assurer deux fois, une fois pour ses créanciers, une fois pour lui-même. Il se trouverait ainsi dans une situation analogue à celle de l'armateur anglais dont la responsabilité est indépendante des événements. Les inconvénients d'une telle solution ont déjà été démontrés³. Elle revient à charger une seule tête de tous les risques courus par les divers intéressés à l'expédition. Or ces intéressés s'assurent eux aussi, ce qui

1. « Attendu, dit un arrêt (*Journal de Marseille*, 1872.2.128), que la Compagnie déclare que le « Général Abatucci » n'était pas assuré et que le contraire n'a pas été prouvé; qu'il devient donc inutile de rechercher si elle pourrait, comme cela au surplus a été décidé, retenir le prix de l'assurance qui n'est, après tout, que le remboursement de la prime et le fruit d'une sage prévoyance ».

2. Loi du 1^{er} août 1928 sur le crédit maritime.

3. Voir p. 77 et suiv.

rait double emploi. Le propre du milieu maritime est d'être un milieu fermé, où les acteurs sont parfaitement déterminés. Chacun y connaît son risque et se garantit en conséquence. Il ne faut pas croire que l'indemnité subrogée au navire améliorerait la situation des créanciers; elle profiterait uniquement à leur assureur, qui récupérerait ainsi tout ou partie de ce qu'il a versé à ses clients.

En réalité, l'assurance n'est qu'un procédé pratique permettant à l'armateur de toucher immédiatement l'argent qui lui est nécessaire pour réparer ou remplacer l'instrument de son industrie, sans s'occuper de l'issue du procès. Elle ne peut modifier l'ordre des responsabilités.

Jusqu'en 1922, la liste des créances accessoires comprenait encore les sommes dues à l'armateur en rémunération de l'assistance ou du sauvetage procuré par son navire. Le caractère de ces indemnités est difficile à préciser. Une grande part en va au capitaine et à l'équipage. Ce qui revient à l'armateur est autant la représentation des frais et des risques exceptionnels assumés par son navire qu'une sorte de prime à l'entraide maritime. Pour une catégorie de navires spécialement équipés en vue des opérations de sauvetage, c'est, au contraire, l'unique gain escompté. Aussi a-t-on préféré englober cette source particulière de profit dans l'évaluation forfaitaire des fruits du navire. Lorsqu'à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922, on a décidé de remplacer le fret par une somme fixe égale à 10 % de la valeur du navire, on a supprimé tout ce qui dans l'article 5, avait trait aux accessoires du fret et aux produits occasionnels tels que les indemnités d'assistance.

Cette solution est excellente pour les navires spécialisés. Armés à grands frais, ces bâtiments restent souvent de longs mois sans rien gagner, puis, en quelques heures, réalisent un profit considérable. Si l'on base la responsabilité de leurs propriétaires sur les indemnités qu'ils touchent, on aboutit à des résultats tout à fait hasardeux. Tantôt les créanciers n'auraient rien si le navire était coulé sans avoir rien sauvé; tantôt ils auraient pour gage des sommes énormes, représentant en réalité le gain de l'exploitation pendant plusieurs mois. L'estimation forfaitaire des fruits du navire répartit les droits et les obligations des deux parties d'une façon équitable. Elle régularise la responsabilité de ceux qui entreprennent cette industrie nouvelle et déjà importante du sauvetage en mer. Pour les autres, la rémunération de l'assistance et du sauvetage conserve son aspect de récompense exceptionnelle pour des services exceptionnels, sur laquelle les créanciers ne pouvaient compter.

Les « primes, subventions ou autres subsides nationaux » sont également exclus des accessoires dus aux créanciers. La principale raison en est que ces appuis financiers sont procurés par les Etats à leurs armements dans un but de politique nationale et qu'aucun ne voudrait les voir tourner au bénéfice de créanciers étrangers. Ainsi, la loi du 12 juillet 1934, qui a ressuscité en France le régime des primes¹, s'intitule : « Loi portant création

1. De 1881 à 1906, de multiples lois se sont succédées instituant des primes à la marine marchande. Après la guerre, on avait abandonné ce système, mais la crise mondiale de 1931-32 a contraint l'Etat français à venir de nouveau en aide à l'industrie de l'armement. Entre temps d'ailleurs, des primes spéciales n'avaient cessé d'être accordées aux navires pétroliers, le ravitaillement en combustibles liquides étant l'une des préoccupations dominantes des Etats sans ressources nationales de cette nature.

de mesures de protection en faveur de la marine marchande, en vue de diminuer le chômage qui frappe gravement la flotte de commerce française ainsi que les travailleurs des industries maritimes, des établissements maritimes et des ports ». « Le régime de protection envisagé, a dit M. Rio dans son rapport au Sénat, tend à compenser certaines charges que notre marine marchande subit du fait de notre législation nationale ou de certaines causes d'infériorité qui lui viennent de la protection accordée aux marines marchandes étrangères ». C'est une mesure protectionniste de la même nature que les droits de douane¹. Presque toutes les nations ont dû y avoir recours. L'Angleterre elle-même s'est vue dans l'obligation de soutenir ses compagnies de navigation.

Comme ces allocations sont souvent calculées d'après le parcours effectué par le navire, on aurait pu être tenté d'assimiler le versement de l'Etat à un gain, et, dans ce cas, elles auraient dû être englobées dans le forfait comme le fret.

Parfois l'Etat impose certaines obligations à la compagnie subventionnée. Presque toutes les lignes régulières de navigation sont ainsi chargées du transport de la poste. Il est alors presque impossible de déterminer quelle est la part de la rémunération du service et celle de la faveur accordée. Reculant devant les difficultés d'une ventilation, la jurisprudence refusait généralement de comprendre la subvention postale dans la for-

1. Voir A. de Courcy, « Les subventions de l'Etat à la marine marchande », *Questions de droit maritime*, III, p. 46. Analysant la nature des primes, il refuse de les considérer comme un fret à l'égard de l'assureur auquel il est fait délaissement, mais prétend néanmoins qu'elles doivent être comprises dans l'abandon.

tune de mer¹. Désormais l'armateur sera moins bien traité puisqu'il devra toujours 10 % de la valeur du navire à titre de fret.

LE FRET

Nous avons vu² comment on en était venu à remplacer le fret réellement gagné par une somme forfaitaire, pour éviter les difficultés d'une ventilation entre les sommes dues à ce titre à l'armateur.

Cette solution avait aussi l'avantage de clore les débats longtemps poursuivis sur la question de savoir s'il fallait considérer le fret brut ou le fret net, ou encore une fraction déterminée du fret brut, de façon à se rapprocher le plus possible du fret net, tout en simplifiant les calculs nécessaires à sa détermination.

A l'origine, la proposition britannique fixait le forfait à 1 £ $\frac{1}{2}$, soit 30 shillings par tonneau de jauge. Ce procédé avait le même inconvénient que le forfait de 8 £. Il pesait d'une façon trop inégale sur les navires selon leur tonnage. Un moment, on envisagea d'admettre un chiffre plus bas pour les voiliers et les petits caboteurs. Puis, les délégués scandinaves que l'idée d'un forfait satisfaisait, mais qui trouvaient le chiffre anglais trop lourd, proposèrent de le baser sur la valeur du navire : 10 % de cette valeur, telle qu'elle est envisagée par l'article 3, leur paraissait une mesure équitable. Lorsque le navire aurait été perdu, l'armateur se serait ainsi trouvé complètement libéré, alors qu'actuellement, dans les législations continentales, le fret est la seule ressource des

1. Autran, 1921, p. 521. En sens inverse, D. 1900.2.473.

2. P. 82.

créanciers dans ce cas là. L'idée d'un pourcentage a été retenue, mais on le calcule sur la valeur saine, « au début du voyage », parce que, comme le dit M. Louis Franck, « c'est cette valeur là qui détermine la capacité des navires à gagner un fret »¹.

Il est courant, lors des règlements maritimes, de procéder à l'estimation des navires. Aussi, il ne semble pas que ce mode de calcul doive entraîner de difficultés. Il est évidemment moins indiscutable que le procédé anglais.

On se demanda ensuite si le forfait serait un mode d'évaluation du fret existant ou une sorte de taxation générale des fruits du navire. Dans ce dernier cas, les navires naviguant sur lest et ceux dont l'utilisation ne comporte aucun fret seraient obligés comme les autres jusqu'à concurrence d'une somme égale à 10 % de la valeur du navire au départ. C'est bien là ce que les rédacteurs de la Convention ont voulu. En 1923, un dernier alinéa a été ajouté à l'article 4. « Cette indemnité est due alors que le navire n'aurait gagné aucun fret. » La grande commodité de cette solution est de couper court à toute discussion sur l'existence ou l'importance du fret. Elle épargne aux créanciers la peine d'apporter la preuve de conventions qu'ils ont peu de moyens de contrôler et qu'au fond ils n'ont pas à connaître. Il se peut que le navire soit affrété et qu'il rapporte au propriétaire des sommes importantes tout en ne gagnant aucun fret. Or, si le fret des connaissements est relativement facile à révéler, les conventions commerciales entre pro-

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 68.

priétaire et affrèteur sont certainement moins aisées à découvrir.

Au cas d'affrètement au travers, le forfait est dû malgré la convention des parties qui ne prévoit un fret que pour le trajet de retour.

Si l'incident qui oblige l'armateur à invoquer la limitation de sa responsabilité lui a fait perdre le fret espéré, le forfait est également dû. La règle nouvelle est ici moins loin de la pratique qu'on ne pourrait le penser. Par la clause de fret acquis à tout événement, les armateurs se sont efforcés de mettre le risque du fret à la charge des propriétaires de marchandises; ils ont ainsi devancé la loi qui leur impose un forfait dans tous les cas.

Pour les navires destinés à des industries spéciales, telles que pose de cables sous-marins, dragage, remorquage, récupération d'épaves ou assistance, le forfait est un moyen aisé d'évaluer un profit irrégulier ou aléatoire. Il en est de même pour les navires occupés à la pêche, mais le chiffre choisi est beaucoup trop élevé pour les petites unités et ne répond guère à leurs gains réels. Comme l'obligation qui pèsera sur cet armement sera modeste en elle-même, puisqu'elle est basée sur le tonnage, on peut espérer que l'assurance corrigera la rigueur de cette disposition. Un risque aussi faible et aussi divisé ne saurait réagir sur le coût des primes. C'est aussi l'argument qu'on peut invoquer au sujet des navires de plaisance, dont le cas est encore plus grave puisqu'ils ne tirent aucun bénéfice de la navigation. Condamner le propriétaire d'un yacht à verser 10 % de la valeur de celui-ci à ses créanciers, sous prétexte de fret, paraît tout à fait arbitraire.

D'autre part, la question se posait de savoir quels accessoires seraient compris dans le forfait. La suggestion primitive de la délégation britannique était d'y englober toutes les créances de l'armateur, même celles qui figurent aujourd'hui à l'article 5 et ne sont que la représentation de la valeur du navire. Habitues à une règle très simple, les délégués anglais redoutaient les litiges que la preuve et l'estimation de ces créances pourraient susciter. Sir Leslie Scott alla même jusqu'à dire, à la Conférence de Bruxelles de 1922, que « s'il fallait ne prendre le forfait que pour le fret seul, cela n'en vaudrait pas la peine »¹. On parvint cependant à un accord. Le forfait représente les bénéfices procurés par le navire. Il comprend, par conséquent, l'indemnité d'assistance et de sauvetage, les surestaries, les indemnités pour perte de fret et toutes les autres sommes qui pourraient être dues accessoirement au fret. Mais les créances dont l'origine est une détérioration matérielle du navire sont l'objet, comme nous l'avons vu, d'une estimation particulière.

Dans un certain nombre de cas, le mode de détermination du fret établi par l'article 4 entraîne donc la violation du principe traditionnel de la fortune de mer. L'armateur peut devoir à ses créanciers plus qu'il n'a risqué dans l'expédition, puisque l'article 4 impose une obligation indépendante des circonstances et des événements. Etant donné l'importance possible des sommes en cause, on a même pu dire que c'était là « un retour mal déguisé à un système abandonné »². Le forfait avait été

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 66.

2. *Procès-verbaux*, 1922, Documents, Pays-Bas, p. 34.

admis pour pallier à la difficulté d'évaluer le fret et non pour frapper des armateurs qui ne l'étaient pas auparavant. Mais le chiffre choisi est trop élevé. Il dépassera souvent les sommes réellement gagnées par le navire. Toutefois les armateurs trouveront la compensation de cette charge nouvelle dans la possibilité d'assurer plus facilement un risque parfaitement déterminé. Il faut noter que la Convention sur les privilèges et hypothèques n'a pas adopté l'évaluation forfaitaire du fret. Nous verrons, dans la troisième partie, les inconvénients de ce défaut de concordance entre les deux textes.

SECTION III

Le second degré de limitation :

*la valeur forfaitaire du navire calculée à raison de
8 £ par tonne*

Dans 5 des cas énumérés par l'article 1, l'armateur bénéficie d'une seconde protection : sa responsabilité ne peut dépasser une somme égale, en livres, au tonnage de son navire multiplié par 8. Pour que cette mesure soit la même partout, il faudrait que la valeur de la livre soit stable et bien déterminée ou que des règles très nettes soient posées pour le change de ces 8 £ dans la monnaie du pays où la condamnation est prononcée.

Il faudrait aussi que les méthodes de jauge soient unifiées. Toutefois, ce problème n'a pas la gravité du précédent.

VALEUR DE LA MONNAIE

Lorsqu'on emprunta la limitation forfaitaire à la législation anglaise, la question du change n'attira pas l'attention. On était habitué à une relative stabilité des monnaies. Entre toutes, la livre semblait inébranlable. Aussi, l'article 16 du projet de 1913 se contentait-il de permettre aux Etats « où la livre n'est pas employée comme unité monétaire » de convertir en chiffre rond les 8 £ dans leur monnaie nationale. Il n'était pas fait mention de la date à laquelle devait se faire cette conversion. En 1922, lorsqu'on examina de nouveau le projet de 1913, la situation avait déjà beaucoup changé. Les conséquences de la guerre affectaient toutes les monnaies européennes. Le mark s'effondrait. La livre elle-même n'était pas indemne. Sir Leslie Scott, au cours d'une discussion, reconnaissait que 8 £ ne représentaient plus guère que 4 £ d'avant 1914¹.

Cependant, certains considéraient encore cette question de la monnaie comme un détail que la Convention n'avait pas à traiter. « Il est à noter, dit M. L. Franck, que nous ne pouvons pas continuer à vivre sous le régime des changes actuels, et c'est pour cela que nous ne devons par faire une Convention pour cette période anormale seulement qui est tout à fait révolutionnaire en matière économique »². Moins optimiste, la Conférence vota deux additions au texte, en vue d'éviter les inégalités que les fluctuations du change risquaient d'entraîner.

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 74.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 90.

D'abord, elle désolidarisa la responsabilité des armateurs du sort de la livre sterling. « Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention, dit l'article 15, s'entendent valeur or ». La dévaluation de la livre de 1931 est ainsi restée, au moins au point de vue international, sans influence sur le « plafond » que constitue la responsabilité forfaitaire.

Puis, elle ajouta un timide alinéa sur la date de la conversion, si timide qu'il est à vrai dire difficile d'en saisir la portée. « Les lois nationales, y est-il dit, peuvent réserver au débiteur la faculté de se libérer dans la monnaie nationale d'après le cours du change aux époques fixées à l'article 3. » Le choix ainsi fait parmi les dates possibles semble tout à fait arbitraire. L'article 3 définit l'instant où le navire doit être estimé; il se base pour cela sur des considérations de fait propres à la navigation. Ces raisons n'ont plus aucun sens si l'on se sert de ce texte pour un autre but.

D'ailleurs, la Convention n'a fait qu'indiquer une solution. Les lois nationales qui sont intervenues jusqu'à présent ont toutes pris un autre parti. Elles fixent elles-mêmes le taux de conversion ou plutôt déterminent le nombre d'unités monétaires par lequel l'armateur peut se libérer et qu'elles considèrent comme l'équivalent de 8 £¹.

1. La loi belge du 10 février 1908 adoptait le chiffre de 200 francs par tonneau de jauge. Lorsqu'elle fut modifiée, en 1928, on le porta à 1.400 francs ou 280 belgas. Le projet de loi français, modifiant l'article 216 du Code de Commerce, établit le maximum de responsabilité à 200 francs par tonneau, mais affecte cette somme d'un coefficient modifiable par décret; tel qu'il était prévu dans le texte soumis à la Commission de la marine marchande en 1937, il élevait à 1.000 francs par tonneau le forfait dû par l'armateur. Le Code marocain de 1919 fixe le chiffre de 200 francs pour les dommages matériels et 175 francs pour le fonds spécial aux victimes; la loi néerlandaise du 22 décembre 1924, adoptant un système légèrement différent de celui de la Convention, prescrit un maximum de 50 florins et, le texte le plus récent, la loi italienne du 25 mai 1939, celui de 700 liras par tonneau.

Il est bien évident que les Etats sont dans leur rôle lorsqu'ils s'efforcent d'imposer à leurs nationaux le respect de leur monnaie. Que survienne une dévaluation, ce sont les débiteurs qui en bénéficient. Dans les années qui précédèrent immédiatement la loi du 28 novembre 1928 en Belgique, les armateurs pouvaient ainsi se libérer par le paiement d'une somme dérisoire. Les tribunaux n'admettaient pas la prétention des créanciers d'être payés en francs-or¹.

Mais la plupart des règlements maritimes sont des règlements internationaux. Pourra-t-on obliger le créancier étranger à se satisfaire de devises dépréciées, n'ayant plus que de lointains rapports avec les 8 £ promises par la Convention ? Il est probable que cela se produira chaque fois que les tribunaux se trouveront autorisés par les règles du droit international privé à appliquer leur loi nationale. Les juridictions britanniques, notamment, dont la tendance à appliquer la « *lex fori* » est connue, n'obligeront pas facilement un armateur anglais à payer 8 £ or à un créancier étranger alors qu'il peut se libérer de sa dette envers un compatriote par le paiement de 8 £ dépréciées.

« Encore serait-il téméraire de supposer qu'ils disparaîtraient tous », dit M. Ripert, parlant des conflits de lois et de leur rôle après l'adoption de la Convention². L'insuffisance du texte sur la monnaie leur laisse un intérêt certain. A supposer même que le tribunal recon-

1. Voir arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 19 mars 1925, *Dor*, XII, p. 48. D'autres créanciers s'efforcèrent de faire appliquer la loi nouvelle à leur débiteur, mais la loi du 28 novembre 1928 a été considérée comme ne modifiant pas les droits nés avant sa mise en vigueur. *Jurisprudence d'Anvers*, 1933, n. 261.

2. G. Ripert, *Droit maritime*, t. II, p. 250.

naissance qu'il y a lieu d'appliquer la Convention, il sera contraint pour fixer la date de conversion de la monnaie, de recourir aux principes de droit d'une nation déterminée, faute d'en trouver de positifs dans le texte international. Or ces principes sont assez variables. La jurisprudence française semble adopter, pour le paiement des dettes en monnaies étrangères, le change du jour du paiement¹. En Angleterre, on tient compte, en certains cas, du jour où la créance est née². Etant donnée la rapidité des changements de valeur des monnaies, les écarts des charges imposées à l'armateur peuvent être fort importantes.

En somme, la Convention n'a pas réussi à éliminer cette source d'inégalité qu'est le change dans les rapports internationaux. La Conférence du Comité maritime international qui devait se réunir à Hambourg en septembre 1939, avait mis la question à son ordre du jour.

DÉTERMINATION DU TONNAGE

L'article 11 détermine quel est le tonnage sur lequel on doit se baser pour calculer le fonds forfaitaire. C'est le tonnage net augmenté, pour les navires autres que les voiliers, de l'espace occupé par les appareils de force motrice.

Le texte reproduit exactement les termes du Merchant Shipping Act³. Puisqu'on empruntait à la loi anglaise

1. V. C. Béquignon, *La dette de monnaie étrangère*, thèse, Caen, 1925; — G. Ripert, « Les dommages-intérêts en monnaie étrangère », *Revue critique*, 1926, p. 25; — *Clunet*, 1937, p. 53.

2. Sir Leslie Scott, *Procès-verbaux*, 1932, p. 90.

3. § 54 du Merchant Shipping Act Amendment de 1862, remplaçant la section 504 de l'Act de 1854.

l'évaluation forfaitaire du navire, ainsi que le chiffre de 8 £, on pensa qu'il fallait aussi adopter le mode de calcul britannique de la jauge pour ne pas fausser les résultats d'un système dont l'avantage était d'être connu. Les assureurs anglais, habitués à calculer leurs primes sur cette base ne souhaitaient pas la voir modifier. Les estimations ainsi obtenues sont, pour les vapeurs, un peu inférieures à celles du tonnage brut. Si l'on avait calculé le fonds forfaitaire sur la jauge brute, comme cela avait été proposé, la responsabilité des armateurs britanniques aurait donc subi une légère aggravation. Les espaces réservés au logement de l'équipage, qui, dans le système anglais, n'influent pas sur la mesure de la responsabilité, auraient été comptés, et les armateurs auraient été tentés de les restreindre au minimum. Aussi, les délégués britanniques à la Conférence de 1922 signalèrent que si l'on adoptait le tonnage brut, « tous les défenseurs des droits des marins mèneraient une campagne violente contre l'adoption de la Convention »¹.

La jauge nette, d'autre part, ne donnerait pas toujours une idée exacte de l'importance commerciale du navire. Les remorqueurs, les dragueurs, et tous ces navires modernes aux rôles parfois imprévus, qui abondent depuis quelques années dans les grands ports, ont une jauge nette insignifiante. « Les remorqueurs, dit M. L. Franck, sont comme certains poissons qui sont tout gueule; les remorqueurs sont tout machine. »² Il faut en tenir compte si l'on veut mesurer équitablement la responsabilité de leurs propriétaires.

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 228.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 80.

Par contre, dans tous les pays, la jauge nette des navires sert de base au calcul des droits de quai, d'ancrage, de pilotage, des taxes fiscales de toutes sortes imposées par les administrations locales. Commercialement, c'est le critère le plus usité de la dimension du navire. En France, elle est inscrite au rôle d'équipage et à l'acte de francisation. En Angleterre, elle figure au registre du bord, d'où son nom de « register tonnage ». Les Etats s'engagent généralement, par des traités réciproques, à respecter ces certificats officiels de leurs administrations.

Pour les voiliers, la détermination de la responsabilité maxima sera donc fort simple. Pour les navires à vapeur ou à moteurs, il faudra procéder aux déductions prescrites par l'article 11. Pour éviter les contestations que ce calcul risquerait d'entraîner, il sera prudent de munir ces bâtiments de papiers de bord attestant cette jauge particulière, établie par les autorités nationales compétentes, en France l'administration des Douanes.

La méthode technique de jaugeage des navires n'a pas été abordée par la Convention. C'est un point sur lequel on n'est pas encore parvenu à une réglementation uniforme et il pourra en résulter quelques inégalités. La plupart des pays ont adopté la méthode anglaise dite de Moorsom, édictée par le Merchant Shipping Act de 1854, mais non sans quelques différences de détail. La mesure des navires selon le décret du 24 décembre 1872, qui l'introduisit en France, était si favorable à notre armement que les autorités des ports anglais protestèrent, menaçant de faire procéder au jaugeage effectif des navires français. Un décret du 22 juin 1904 vint corriger ce texte

trop avantageux. « La jauge nette, dit M. Ripert ¹, a été ainsi augmentée de 13 % environ. Mais en même temps, toutes les charges de la navigation, qui se calculent sur la jauge nette, ont subi la même augmentation et les armateurs ont constaté que cette petite réforme administrative leur coûtait deux millions par an. » Si, au lieu de ne calculer que quelques péages, on avait mesuré la responsabilité de ces armateurs, il est probable que leur perte eût été beaucoup plus considérable. Aussi, l'adoption d'une règle universelle pour la jauge des navires est-elle un complément nécessaire et désirable de la Convention sur la responsabilité limitée.

SECTION IV

Limite spéciale au cas de mort ou de lésions corporelles

Nous avons déjà indiqué, au début de cette deuxième partie, l'exception que la Convention fait, en faveur des victimes de dommages corporels, au principe qui lie le sort des créances maritimes à celui de l'expédition qui les a fait naître. Ici, c'est le système anglais qui a été adopté, et l'article 7 dispose que l'armateur répondra de cette catégorie de dommages à raison de 8 £ par tonne de jauge, quelle que soit l'issue du voyage. C'est là par rapport au système continental une grande innovation. Jusqu'à présent, dans la plupart des pays, la limite de la responsabilité de l'armateur était unique, qu'il s'agisse de dommages à des personnes ou à des biens et, de plus, elle était fixée après l'accident. Selon la Convention, un

1. G. Ripert, *Droit maritime*, t. I, p. 378.

fonds distinct est prévu pour la réparation des dommages aux personnes et ce fonds est dû à tout événement. Son existence est donc indépendante de celle de l'autre fonds, prévu à l'article 1, qui, comme nous l'avons vu, peut disparaître, si le navire est coulé, ou s'élever, suivant les cas, à la valeur du navire et du fret ou à une somme de 8 £ par tonneau de jauge.

DROITS DES VICTIMES OU DE LEURS AYANTS-CAUSE

Ce fonds spécial est dû à chaque accident. « Les victimes d'un même accident ou leurs ayants-droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité », dit l'article 7. Cette somme étant indépendante de l'événement qui fait naître la créance, on ne retrouve pas ici les difficultés qui surgissent, au cas d'accidents successifs, lorsque la limite de la responsabilité est liée à la valeur du navire après l'accident.

Le paragraphe 2 de l'article 7 dispose qu'au cas où le fonds spécial serait insuffisant à indemniser les victimes, celles-ci pourront concourir, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers sur le fonds affecté à la réparation des dommages aux biens¹. En effet, l'avantage particulier qu'on accorde aux victimes ne les prive pas du recours normal qu'elles ont du chef de l'article 1, paragraphe 1. A leur égard, la responsabilité de l'armateur peut donc s'élever jusqu'à 16 £ par tonneau de jauge. Toutefois la situation de leurs créances est bien différente selon le fonds sur lequel elles produisent. Sur

1. Nous retrouverons plus tard, lorsque nous nous occuperons du règlement des créances, les difficultés que pose ce concours des créanciers.

celui qui leur est particulier, elles ont toutes des titres égaux et le partage se fait au marc le franc; au contraire, sur l'autre fonds, elles subissent le concours d'autres créanciers de l'armateur, dont beaucoup sont privilégiés. Or, si l'on songe que dans la Convention de 1926 sur les hypothèques et privilèges maritimes, qui donne un privilège aux créanciers pour cause de mort ou de lésions corporelles — ce que la législation française ne fait pas jusqu'à présent — des créances aussi importantes que celles du capitaine et de l'équipage pour leurs gages ou celle du navire qui a fourni assistance passent avant celles des victimes, on peut penser que le recours subsidiaire de celles-ci sur le fonds commun sera souvent fortement réduit.

Dans le système anglais, ce fonds commun était comme l'autre indépendant du risque de mer; les victimes étaient donc assurées que la responsabilité de l'armateur s'élèverait toujours à 16 £ par tonneau de jauge, tandis que la Convention leur garantit seulement les 8 £ de leur fonds spécial. Le délégué britannique a invoqué cette différence, défavorable aux réclamateurs du chef de dommages corporels, pour demander qu'en compensation, le chiffre de 7 £, qui était celui du « Merchant Shipping Act », soit porté à 8 £ dans la Convention, ce qui fut fait. A vrai dire il semble que cette différence entre les deux systèmes doit être pratiquement peu appréciable. D'abord parce que, même si le navire a sombré, le fonds commun n'est pas nul; il atteint toujours au moins une somme s'élevant à 10 % de la valeur du navire au départ, représentant le fret; or cette somme, lorsqu'il s'agit de grands paquebots modernes, peut être

considérable et se rapprocher plus qu'on ne pense de celle qu'on calcule à raison de 8 £ par tonne. Ensuite, et surtout, parce que, à notre avis, ce fonds commun sera toujours absorbé par les créanciers privilégiés et qu'il sera rare de voir les victimes profiter en fait du recours subsidiaire qui leur est accordé en principe.

Il faut remarquer que les créanciers ordinaires bénéficieront indirectement de la faveur accordée aux victimes qui, au lieu de produire pour la totalité de leurs réclamations sur le fonds commun, le feront seulement pour la partie de leurs créances que le fonds spécial n'aura pas suffi à éteindre. Par contre, ils ne sauraient profiter des sommes restant du fonds spécial après le paiement de toutes les indemnités aux victimes. Un délégué américain a la Conférence diplomatique de Bruxelles avait proposé que, dans certains cas, le reliquat du fonds de l'article 7 soit attribué aux autres créanciers : sa proposition a été justement repoussée. L'accroissement de responsabilité que constitue pour le propriétaire de navire le fonds spécial de l'article 7 ne se justifie que par l'intérêt particulier des réclamations pour dommages corporels; les autres créanciers ne sauraient se prévaloir d'une disposition aussi exceptionnelle.

Le fonds spécial est dû, dit l'article 7, « au cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire »¹. On sait déjà qu'au cas où la source de la responsabilité est le fait ou la faute de l'armateur, celui-ci ne peut se prévaloir d'aucune limitation.

1. Voir la définition des termes « personnes au service du navire », p. 41.

Les mots « lésions corporelles », traduits dans le texte anglais par ceux de « personal injury » doivent être interprétés largement. Le terme « lésion » n'est pas pris ici dans son sens médical; il s'applique à la commotion nerveuse comme à la congestion par le froid, aux troubles psychiques comme aux blessures. Le fonds spécial est dû à tout réclamateur qui invoque, comme cause de sa demande, un dommage à la personne physique. Il appartient aux lois nationales de dire quels éléments doivent être pris en considération lors de l'évaluation de l'indemnité, si l'on doit tenir compte du dommage moral, du « pretium doloris », du dommage direct ou indirect. Il s'agit alors de déterminer la créance de la personne lésée; or le rôle de la Convention est seulement de dire sur quels biens le recouvrement d'une créance valable peut être poursuivi.

« La même responsabilité, dit l'article 7, paragraphe 3, s'applique aux passagers à l'égard du navire transporteur. » Cette phrase est sans doute un souvenir des Conférences de Brême et de Paris où la responsabilité de l'armateur à l'égard de ceux auxquels un contrat le lie était nettement séparée de celle qu'il encourt à l'égard de tiers, passagers d'un navire abordé par exemple, envers lesquels il n'a d'autres obligations que celles nées de l'accident. A cette époque, un peu avant la guerre de 1914, beaucoup d'auteurs, sous l'influence des idées de de Saintelette, pensaient trouver dans le contrat la règle de tous les rapports entre transporteur et transporté. On s'aperçut ensuite que cette conception de la responsabilité contractuelle de l'armateur à l'égard des personnes blessées au cours du voyage n'était pas admise partout, ce qui rendait difficile son in-

troduction dans une convention internationale. Le texte cité précise qu'il importe peu, pour l'application de l'article 7, que la responsabilité du transporteur maritime soit contractuelle ou délictuelle. Le projet de loi français ne le reproduit pas, considérant la chose comme évidente. La loi belge du 28 novembre 1928 procède de la même façon. « On devrait en conclure, dit M. Smeesters ¹, que le texte de notre loi n'accorde l'indemnité supplémentaire qu'aux victimes de quasi-délits, c'est-à-dire aux passagers du navire abordé et non pas aux passagers du navire abordeur, dont les relations avec l'armement sont régies par le contrat et non par la « *lex Aquilia* ». Si une telle interprétation était adoptée par la jurisprudence belge, on regretterait que la loi ne se soit pas formellement exprimée sur ce point, qui, dans l'esprit des rédacteurs de la Convention, ne faisait aucun doute.

EXCLUSION DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE

Par contre, il est une catégorie de victimes auxquelles l'article 7 ne s'applique pas : ce sont les membres de l'équipage et les autres personnes au service du navire. En ce qui les concerne, on a renoncé à l'unification et on a laissé la liberté aux lois nationales. Dans la plupart des pays, des lois récentes avaient réglementé les rapports, au cas d'accident, entre l'armateur et son personnel navigant; variant selon la conception de chaque gouvernement en matière de risque professionnel, elles prescrivaient des modes de réparation fort divers. On tou-

1. Smeesters, *Droit maritime et fluvial*, t. I, p. 180.

chait ici à la législation du travail et il était difficile d'aboutir à une solution uniforme.

L'article 7, paragraphe 3, ne procède pas comme le fait l'article 2. Celui-ci écarte positivement le droit d'invoquer la limitation à l'égard « des obligations résultant pour le propriétaire de l'engagement de l'équipage ». Celui-là réserve simplement la question aux lois nationales. Or, il en est, comme la loi belge ou celle des Etats-Unis, qui permettent à l'armateur d'opposer la limitation de sa responsabilité aux réclamations pour dommage corporel de son équipage. Il semble qu'en Belgique, les créances pour mort ou lésions corporelles du personnel navigant viendront concourir avec celles des passagers sur le fonds spécial institué par la loi du 28 novembre 1928 à l'instigation de celui de l'article 7¹. La loi américaine du 29 août 1935 fixe l'étendue de la responsabilité de l'armateur d'une façon un peu différente; elle ne touche pas à la jurisprudence antérieure²; par conséquent, ici encore, les réclamations de l'équipage concurrenceront celles des passagers sur le fonds, indépendant de l'aventure, qui est réservé aux victimes.

Dans certains pays³, la question a été résolue sur un autre plan que celui de la responsabilité de l'employeur. Des caisses, telle la Caisse de prévoyance des marins français, indemnisent les victimes, tandis que l'armateur se trouve affranchi de sa responsabilité moyennant le

1. Voir le rapport de M. Devèze, Documents parlementaires de Belgique, Chambre des Représentants, 1927-1928, n° 112, p. 4.

2. Voir l'arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis du 8 décembre 1924, *Dor*, X, p. 193, affirmant de nouveau la possibilité pour l'armateur d'invoquer la limitation après le Jones Bill du 5 juin 1920, qui a augmenté et défini les droits de l'équipage.

3. Voir les divers systèmes de législation dans Ripert, *Droit maritime* t. I, p. 809.

paiement de cotisations régulières qui constituent une dette personnelle à laquelle il ne saurait opposer aucune limitation. La liste des réclamations auxquelles l'armateur doit faire face en cas de sinistre se trouve ainsi allégée de toutes celles de son équipage, au sens large du mot, qui vont s'adresser à la Caisse.

Si un abordage se produit entre deux navires français, la caisse indemnise également les marins du navire qui n'est pas en faute. La loi du 29 décembre 1905 libère l'armateur à l'égard de l'ensemble des marins français qui sont tous inscrits à la Caisse. Par contre, si le navire abordé est un navire étranger, l'armateur est responsable de la faute de son préposé dans les termes de l'article 7 : si les victimes se font indemniser dans leur pays, par une caisse ou une assurance, cet organisme peut exercer contre l'armateur du navire qui a causé l'accident le recours du marin. La réserve dont nous venons de parler ne concerne, en effet, que les rapports entre employeur et employé; elle ne touche pas aux droits des membres de l'équipage des autres navires qui sont des tiers par rapport au propriétaire d'un navire fautif.

RÉSERVE POUR LES NAVIRES D'UN TONNAGE INFÉRIEUR A 300 T.

De même qu'on a excepté certaines victimes de l'application de l'article 7, on a essayé d'exempter certains navires de l'obligation qu'il institue. Les délégués continentaux, redoutant pour les petits armements l'aggravation des charges que constitue la responsabilité additionnelle, firent adopter une réserve, figurant au protocole de signature de la Convention, qui permet aux Etats

de ne pas appliquer l'article 7 aux navires « ne servant pas au transport des personnes et dont la jauge ne dépasse pas 300 t. ». Les propriétaires de tels navires peuvent donc être relevés par leur loi nationale de l'obligation de constituer un fonds spécial à la réparation des dommages corporels qu'ils ont causés; toutefois ils restent tenus dans les termes du droit commun de la Convention, fixé par les articles 1 à 5.

Le délégué britannique s'est vivement opposé à l'adoption de cette réserve. Le projet de loi français n'en fait pas usage, et cette solution paraît la meilleure : d'abord parce que toute distinction de cet ordre est une source de difficultés et d'arbitraire, mais, surtout, parce que les raisons invoquées en faveur des navires de moins de 300 t. ne semblent pas très pertinentes. On a beaucoup parlé de la pauvreté des petits armements, qu'il ne fallait pas écraser sous un nouveau fardeau; or, petit tonnage et petit armement ne sont pas forcément synonymes. En fait, la plupart des bateaux de pêche, des remorqueurs et des petits caboteurs qui constituent cette catégorie appartiennent à des sociétés ou à des groupes de personnes qui possèdent une flottille parfois nombreuse¹. Ces armateurs assurent leurs navires et la responsabilité additionnelle de l'article 7 ne se traduirait que par un léger surcroît de prime; il ne faut pas oublier que le fonds spécial est calculé sur le tonnage et que, pour les navires dont nous parlons, il ne peut dépasser 2.400 £,

1. Un armateur de La Rochelle possède 16 chalutiers de moins de 300 t., un autre 10; une société de remorquage du Havre arme 25 navires de cette catégorie, une autre, à Marseille, en exploite 29, etc... Il suffit de parcourir l'*Annuaire de la Marine Marchande* pour vérifier cette assertion.

somme dont l'assurance ne saurait être onéreuse, étant donnée la rareté du risque.

L'argument ne vaut, à notre avis, que pour de très petits navires, de moins de 25 tonneaux par exemple, qui sont la propriété d'un seul. Si, ce qui est encore assez fréquent, cet homme n'a pas assuré son navire, il n'assurera pas non plus sa responsabilité; le jour que son navire causera un accident entraînant mort d'homme ou dommage corporel, la réclamation des victimes le ruinera. Son cas fait penser à celui du cycliste imprévoyant qui court, lui aussi, le risque d'être condamné à payer une indemnité pouvant s'élever à cent mille francs et plus. Le petit armateur a l'immense avantage de connaître la limite de sa responsabilité et elle n'est pas élevée, même dans le système de la Convention : elle serait, pour des petits bateaux de pêche côtière de l'ordre de 20 à 30 milliers de francs par accident. On peut d'ailleurs envisager que des caisses s'organiseraient dans les ports pour la garantie de ce risque, comme elles se sont constituées en Angleterre.

On a dit encore, pour défendre cette réserve, qu'une responsabilité spéciale en faveur des personnes ne saurait peser sur des navires qui ne tirent pas profit du transport des passagers. Cependant, le moindre navire de pêche peut causer de graves accidents, entraînant des pertes de vies humaines, et le cas n'est pas rare aux abords des ports.

Le petit tonnage ou le genre d'exploitation du bâtiment en faute ne paraissent pas des raisons suffisantes pour priver les victimes de la protection de l'article 7. Mais la réserve existe et certains pays, désireux de favo-

riser les faibles tonnages, pourront en faire usage. Il en sera sans doute ainsi de l'Allemagne, qui a fait en ces dernières années un grand effort pour accroître sa flottille de pêche¹. La loi du 29 août 1935, qui impose aux propriétaires de navires des Etats-Unis une responsabilité spéciale au cas de dommages aux personnes, en dispense « les remorqueurs, barques, navires de pêche et leurs traines », sans indiquer de tonnage maximum². Les ministres du Danemark et du Japon à Bruxelles ont exprimé, en signant la Convention, l'intention de leurs gouvernements d'user de la réserve, mais ces Etats n'ont pas encore modifié leurs législations.

PROJET D'ASSURANCE OBLIGATOIRE

A peine le système de responsabilité limitée que nous venons de décrire était-il adopté par le Comité maritime international que déjà il était menacé de rester lettre morte. On voulait protéger davantage encore les passagers par l'extension des principes de réparation déjà appliqués aux membres de l'équipage dans un certain nombre de pays, c'est-à-dire assurer leur indemnisation sur un autre plan que celui de la responsabilité de l'auteur du dommage ou de son commettant.

C'est à Brême, en 1909, que la question des dommages corporels fut étudiée pour la première fois; en 1911, à Paris, l'adoption du système anglais de limite additionnelle fut proposée, puis vint la guerre. En 1921, lorsque

1. Les navires jaugeant de 100 à 300 R. T. sont passés de 929 unités en 1933 à 1.012 en 1937; ceux qui sont pourvus d'un moteur, de 45 à 124 (d'après le *Statistisches Jahrbuch*.)

2. *Dor*, XXXII, p. 426.

le Comité maritime international se réunit de nouveau, à Anvers, à la veille de la Conférence diplomatique de Bruxelles qui devait reprendre le texte mis au point par la sous-commission de 1913, il fut saisi d'une proposition tendant à exclure du projet de convention la responsabilité de l'armement pour dommages corporels : cette matière devait être réservée jusqu'à l'établissement d'un mode de réparation basé sur l'assurance obligatoire. L'apôtre de ce système était Sir Norman Hill, secrétaire de l'Association des armateurs de Liverpool, l'un des plus puissants « clubs d'indemnité » anglais. La critique de l'œuvre accomplie par le Comité maritime international venait donc du pays même auquel on avait emprunté sa loi; cela était d'autant plus frappant. Cependant, l'assemblée d'Anvers ne se laissa pas entraîner dans cette voie. Elle refusa d'abandonner le système de la responsabilité additionnelle et limitée de l'armateur tant que n'aurait pas été établi un autre texte et l'article 7 fut maintenu. Sans doute était-ce avec raison, puisque le projet d'assurance obligatoire des passagers occupa, par la suite, le Comité maritime pendant plusieurs années sans résultat.

Puisque le système de la Convention a été discuté dès sa naissance, il paraît utile, pour se faire une juste idée de sa valeur, de rappeler les critiques dont il a été l'objet et les solutions qu'on lui a opposées. Sir Norman Hill, dans son rapport au Comité maritime international¹, a remarquablement mis en lumière les défauts de l'article 7; il a montré combien il laissait précaire le sort fait aux

1. *Bulletin du Comité maritime international 1921.*

réclamations des victimes, à quelles vicissitudes elles étaient encore soumises.

D'abord, il faut prouver la faute du capitaine ou de l'équipage, car la Convention est restée fidèle au principe qu'il n'y a pas de responsabilité sans faute. Or il est au moins un cas où cette preuve est à peu près impossible à rapporter, c'est quand le navire a péri corps et biens. Assez souvent, la cause du sinistre ne peut être exactement déterminée, soit que ceux dont le témoignage aurait éclairé les enquêteurs aient disparu, ou que l'origine de l'accident échappe à toute les investigations¹. Les victimes n'ont alors aucun recours. La plupart du temps, la preuve de la négligence est difficile à faire et Sir Norman Hill soutient que les frais qu'elle entraîne sont souvent hors de proportion avec les sommes finalement obtenues. Pourtant, il ne faut pas oublier qu'elle est facilitée par les enquêtes administratives prescrites dans presque tous les pays après un sinistre et par l'obligation où sont les capitaines de consigner sur le livre de bord tous les incidents de la navigation.

La responsabilité de l'armateur une fois prouvée, la somme sur laquelle il peut être poursuivi est calculée, on le sait, non en fonction des victimes, mais du tonnage. Or, s'il y a, en fait, une certaine proportion entre la taille d'un navire et le nombre de ses passagers, il peut n'y en avoir aucune entre la gravité des dommages causés et la dimension du tiers navire en faute. On sait que la « Bourgogne » dont le naufrage entraîna 349 morts,

1. Les courts-circuits causés par les rongeurs, auxquels sont attribués maints incendies de navires, en sont un exemple.

coula à la sortie du port de New-York après avoir été abordée par un voilier de 1500 t. Cet exemple classique n'est pas un fait exceptionnel et, dans un cas pareil, le fonds de 8 £ par tonneau de jauge serait pour les victimes d'un médiocre secours.

De plus, la somme finalement attribuée à chaque créancier dépendra du nombre des victimes et de l'importance de leurs réclamations. Il serait plus profitable pour les ayants-droit qu'on ait péri seul qu'avec 300 compagnons, qu'on se soit noyé en compagnie de passagers de pont qu'avec un riche banquier ou un acteur connu. Il y a là assurément quelque arbitraire qui, en somme, n'est pas particulier au droit maritime. La limitation est une sorte de faillite. Le dividende obtenu par le créancier d'un commerçant qui a fait de mauvaises affaires dépend lui aussi de cette inconnue : l'importance du passif de son débiteur. Toutefois quand il ne s'agit pas de créances à caractère commercial, mais d'indemnités pour dommages à des vies humaines, l'aléa choque davantage. On a cherché à pallier l'inconvénient résultant de l'inégalité de condition des victimes et divers modes de calcul ont été proposés pour atténuer les effets rigoureux de la répartition au marc le franc. On a songé à fixer un plafond qu'aucune réclamation ne pourrait dépasser lors d'un premier règlement; sur le reliquat, s'il y en avait un, chaque créance produirait à son véritable chiffre; on éviterait ainsi la réduction excessive des petites créances. Un autre procédé consisterait à faire figurer toutes les créances à leur chiffre, mais à ne payer les sommes ainsi attribuées à chacun qu'autant qu'elles ne dépasseraient pas un maximum déterminé, le reliquat étant réparti

et distribué entre tous les créanciers. Tous ces systèmes aboutissent à faire subir au gros créancier une réduction plus forte qu'au petit. Ils sont donc aussi arbitraires que la répartition au marc le franc est aléatoire. Aucun n'a été adopté.

On sait que le rôle de la Convention est de limiter la responsabilité de l'armateur et non de dire quand il est responsable. Or, en fait, il est une catégorie de victimes pour laquelle l'article 7 ne sera ainsi d'aucun secours, c'est celle des passagers du navire dont le capitaine ou l'équipage est en faute. La « négligence-clause », couramment insérée dans les billets de passage, les prive de tout recours contre le transporteur maritime pour des accidents survenant par la faute des préposés de celui-ci. Il est curieux de voir les futures victimes renoncer d'avance à leurs droits chaque fois que l'auteur éventuel du dommage leur est connu, c'est-à-dire chaque fois qu'elles le peuvent. En réalité, ces clauses sont imposées par les compagnies aux voyageurs qui sont dans la nécessité de les accepter ou de renoncer au passage. Ceux-ci ne sont pas groupés et puissants comme les chargeurs et jusqu'à présent aucune entente internationale n'est venue restreindre la liberté contractuelle de l'armateur à l'égard des personnes, comme l'a fait la Convention de Bruxelles sur les connaissements pour les marchandises. Il appartient donc aux lois nationales de dire la portée de ces clauses d'irresponsabilité.

La jurisprudence française admet depuis longtemps leur validité dans les rapports entre passagers blessés et transporteur¹; mais, par contre, elle ne permet pas à ce

1. Voir arrêts : Cour d'Alger du 20 janvier 1892, D. 92.2.564; Cour d'appel de Paris du 4 mars 1909, Autran, 25.319; Cour d'appel de Saigon

dernier de l'invoquer à l'encontre des ayants-cause de la victime décédée. Pour eux, le contrat de passage et les clauses qu'il contient sont considérés comme « *res inter alios acta* »; leur droit à indemnité prend naissance directement en leur personne, du fait du préjudice qu'ils subissent et indépendamment des liens contractuels qui pouvaient unir leur auteur au responsable du dommage ¹. Seules les réclamations pour lésions corporelles peuvent donc se voir repoussées par le moyen de la « *négligence-clause* », et non celles pour cause de mort.

En Angleterre, la « *négligence-clause* » est valable, sauf dans les billets de passage des émigrants quittant un port britannique, pour lesquels la liberté contractuelle est supprimée; le « *Board of Trade* » a établi un modèle de billet de passage auquel les parties doivent se conformer et qui rend l'armateur responsable des fautes de ses préposés ². Certains arrêts ont permis à l'armateur d'opposer la clause d'exonération aux héritiers des victimes ³.

La loi des Pays-Bas ⁴ restreint le droit du transporteur qui ne peut s'exonérer des suites d'un « *manque de surveillance à bord* »; ces termes vagues sont susceptibles d'une interprétation compréhensive qui réduirait beaucoup l'utilité de la « *négligence-clause* ».

du 15 avril 1910, Autran, 26.51; Cour de cassation du 18 juin 1918, Autran, 31.173, confirmant l'arrêt de la Cour d'Aix du 31 mai 1916, Autran, 31.61.

1. Voir l'arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 16 janvier 1924, *Dor*, VII, 341 (et les observations de M. Ripert, p. 348), confirmé par l'arrêt de la Cour de cassation du 27 juillet 1924, *Dor*, sup., 3, 721, et la série d'arrêts de la Cour de Rouen, dans l'affaire de l'« *Afrique* ». *Dor*, XV, 397.

2. Voir Merchant Shipping Act, 1894, § 320.

3. Voir l'arrêt de la Cour de Session du 26 juin 1924, *Dor*, VIII, p. 73.

4. Loi du 10 juin 1926, article 524, § 1. Ce texte régit tout transport de personnes à partir d'un port néerlandais; toutefois, l'article 533 déclare l'article 524 inapplicable « pour autant que les stipulations et conventions dont il est fait mention sont valables d'après la loi du pays à destination duquel l'embarquement s'effectue ». Voir *Dor*, XIV, p. 728 et 729.

La jurisprudence américaine, hostile à tout ce qui peut réduire le droit de victimes, condamne les clauses d'irresponsabilité¹; elle permet par contre des conventions fixant un délai limite au delà duquel le passager blessé ou l'ayant-cause de celui qui est décédé n'est plus admis à produire sa réclamation; mais, par le pouvoir souverain qu'elle s'arroge de juger si ce délai est suffisant² et si le passager a eu connaissance des clauses du billet de passage³, elle réussit à protéger très efficacement les victimes. En fait, les tribunaux américains sont à peu près les seuls devant lesquels les requêtes pour lésions corporelles aboutissent à des condamnations de l'armateur.

La Convention ne traite pas non plus la question de savoir ce qui doit être réparé, et à quoi réparation est due. Il en résulte pour les victimes une certaine incertitude. On sait, notamment, qu'aux Etats-Unis, les indemnités sont évaluées par des jurys qui ont coutume d'estimer très cher les dommages aux personnes. En Allemagne, au contraire, la somme allouée aux victimes est très strictement calculée.

D'autre part, chaque pays règle comme il l'entend la liste de ceux auxquels la mort du passager donne le droit

1. Le Harter Act, du 13 février 1893, concerne seulement le transport des marchandises; ses dispositions ne sauraient être étendues à celui des personnes. Voir, notamment, un arrêt de la Cour de District de Louisiane, *Dor*, XXI, 349. Condamnant la « négligence-clause », Cour d'appel, 1^{er} juin 1931, *Dor*, XXIV, 382.

2. Cour d'appel, 2^e Circuit, 1^{er} février 1932, *Dor*, XXVI, 332; Cour d'appel, 2^e Circuit, 1^{er} juin 1931, déjà cité. Cette jurisprudence se trouve consacrée par la loi du 29 août 1935, qui interdit les clauses donnant moins de six mois pour la signification de la plainte et un mois pour engager la procédure à la suite de la plainte.

3. Arrêts écartant la clause sous le prétexte que le passager n'a pu en avoir une suffisante connaissance : Cour d'appel, 6 mai 1935, *Dor*, XXXII, 332; Cour d'appel, 13 février 1934, *Dor*, XXXI, 169.

de réclamer une indemnité. Pendant longtemps, en Angleterre, aucune action n'était donnée contre le responsable d'une mort accidentelle : la « common law » s'en tenait à la maxime « *actio personalis moritur cum persona* » et refusait de reconnaître un lien entre le préjudice subi par les parents du défunt et la faute qui avait causé l'accident. Il fallut une loi, le « Lord Campbell's Act » de 1846, pour mettre fin à cette jurisprudence. Encore ne donne-t-elle qu'une liste limitative des personnes qui peuvent obtenir une indemnité¹. De plus, la jurisprudence interprète ce texte de façon très restrictive et prétend refuser toute action aux étrangers ne résidant pas en Angleterre qui auraient perdu un parent à la suite d'un sinistre en mer dont un armateur britannique serait responsable².

Aux Etats-Unis, ce n'est qu'en 1920 qu'un Acte du Congrès a pleinement reconnu le droit à indemnité pour la mort d'un parent : auparavant les tribunaux des Etats réglaient comme ils l'entendaient la liste des personnes admises à réclamer une réparation, le droit commun étant, comme en Angleterre avant le Campbell Act, l'absence de tout droit contre l'auteur de l'accident.

Au Danemark, l'armateur est responsable pour cause de mort, seulement au cas où il y a eu délit entraînant une condamnation criminelle.

Nous ne saurions faire ici l'étude complète de ces très importantes questions : la validité des clauses d'irresponsabilité, l'étendue de la réparation accordée, la détermination des ayants-droit à indemnité, puisque l'objet de

1. Voir 9 et 10 Vict., C. 93.

2. Arrêt de la Haute Cour de Justice du 22 juillet 1898. Autran, XIV, 190.

la Convention, nous l'avons déjà dit, est la détermination du côté débiteur du rapport entre réclamant et propriétaire de navire, et que ces questions se rapportent au côté créancier. Mais il a semblé utile de montrer par quelques exemples comment l'article 7 a paru insuffisant à certains et pourquoi on a songé à le remplacer par un système qui aurait résolu les problèmes que nous venons seulement d'évoquer. A vrai dire, le désir d'assurer une plus sûre réparation aux victimes, manifesté de toutes parts après la dernière guerre, provenait bien plus de l'insuffisance constatée des systèmes continentaux que de la critique de la Convention. Mais, l'impulsion donnée, le mouvement d'opinion amplifié par une idéologie humanitaire alors en vogue, prit des proportions redoutables pour les armements et dépassa de beaucoup le point où s'étaient arrêtés les juristes de Bruxelles.

La question des émigrants fut certainement à l'origine de ce courant d'idées. Le risque couru par ces passagers particulièrement pauvres émut les gouvernements des pays d'où, chaque année, un grand nombre de nationaux partaient s'établir au delà des mers. On prit d'abord des mesures de surveillance administrative : nombre maximum de passagers par navire, règles de sécurité, d'hygiène à bord, etc... pour protéger cette catégorie de voyageurs contre les abus d'armateurs peu scrupuleux; d'autres fois, l'autorité imposa aux parties un modèle de contrat comme en Angleterre où, nous l'avons vu, les clauses d'exonération sont interdites dans ce cas. La jurisprudence italienne tenta d'aller plus loin encore; elle refusa à l'armateur le droit d'invoquer la limitation

de sa responsabilité à l'égard des émigrants¹. Estimant la faculté d'abandon particulièrement choquante, on s'indignait qu'une famille misérable, dont le chef était le seul soutien, n'obtint aucun dédommagement de sa mort dans un naufrage, lorsque le navire était perdu. Le remède employé était fâcheux, non seulement pour les armateurs italiens, les émigrants formant près des trois quarts de leur clientèle, mais aussi pour les armateurs étrangers transportant des Italiens, car les Cours italiennes prétendaient les soumettre à leur juridiction². En France, pour écarter la limitation, les tribunaux cherchaient la faute personnelle du propriétaire de navire; la preuve du bon état de navigabilité ou d'équipement ou d'approvisionnement devenait plus difficile.

Après la guerre, la menace d'une législation rigoureuse pour le transporteur maritime s'accrut singulièrement. Le Bureau international du Travail se saisit de la protection des émigrants. Il préconisa un système d'assurance obligatoire que certains pays comme l'Espagne, la Suisse, la Hongrie pratiquaient déjà sur un plan un peu différent, comme une garantie de l'Etat à ses émigrants plutôt que du transporteur à ses passagers. D'autre part, la réparation des vies humaines perdues en mer étant mise en cause, on se demandait si un système favorable aux émigrants ne serait pas ensuite étendu à tous les passagers. En effet, si l'on accepte de définir l'émigrant lorsqu'il s'agit de lui appliquer des mesures administratives

1. Cass. Rome, 12 juillet 1907, cité par Berlingieri, *Bulletin du Comité maritime international*, n° 30, p. 162. Décision de l'Inspectorat d'émigration du port de Gênes du 21 janvier 1929. Voir *Dor*, XXIV, p. 437. Cette jurisprudence a été condamnée par l'arrêt de la Cour d'appel de Rome du 26 février 1931.

2. Voir arrêt de la Cour d'appel de Gênes du 1^{er} février 1935; *Dor*, XXXIII, p. 375.

ou de police, on répugne, par contre, à faire de délicates séparations entre les hommes lorsqu'il s'agit de réparer les conséquences d'une faute dont ils ont été les victimes.

Le Comité maritime international, craignant de voir régler la question à Genève sans que tous les intérêts en présence aient été suffisamment pesés, la mit à l'ordre du jour de sa Conférence d'Anvers. Comme le dit M. Ripert, « le Bureau, chargé de régler les rapports entre employeurs et employés, n'a aucune compétence pour s'occuper du transport des émigrants. Pour les armateurs, les émigrants sont des passagers comme les autres et la question du transport est purement commerciale. » Par la suite, un accord se fit entre les deux organismes internationaux et le Comité maritime resta seul chargé de l'élaboration d'un mode meilleur de réparation des dommages aux personnes.

En 1921, à Anvers, Sir Norman Hill proposa un système très ingénieux de garantie des risques courus par les personnes transportées par mer qui, à vrai dire, aurait été beaucoup plus favorable aux armateurs qu'il n'apparaissait au premier abord. Ce projet fut discuté à Gothembourg en 1923, à Gênes en 1925 et à Amsterdam en 1927.

La proposition de Sir Norman Hill s'inspire des mêmes principes que la loi française sur les accidents aux marins. En même temps que son billet, le passager reçoit la garantie d'être indemnisé, lui ou ses ayants-cause, pour tout accident survenant au cours du voyage. Un barème détermine d'avance l'importance de l'indemnité pour chaque catégorie de dommages, et la victime ne peut rien

obtenir au delà du chiffre ainsi fixé. Par contre, elle n'a pas la charge d'établir la responsabilité de l'armateur; il suffit que l'accident soit un effet du voyage pour que la réparation soit due. Comme l'ouvrier, le passager est désavantagé chaque fois que la preuve de la faute est facile et le dommage réel supérieur au chiffre forfaitaire du barème; mais, il est assuré d'une minime réparation dans tous les cas, même si l'origine de l'accident est impossible à démontrer. Il y a donc là une sorte de transaction entre les intérêts opposés des transportés qui acceptent de toucher parfois moins qu'on ne le leur doit, et des transporteurs qui s'obligent à supporter les suites de cas fortuits ou même d'imprudences des victimes qu'il est impossible de prouver.

La réalisation pratique d'un tel système sur le plan international se heurte à de graves difficultés.

Dans le projet primitif, la victime éventuelle renonçait à exercer aucun recours autre que celui de l'assurance, fût-ce même contre un tiers en faute; les armateurs de navires ne transportant pas de passagers se seraient ainsi trouvés à l'abri des poursuites des victimes d'un accident causé par leur faute. Responsables à l'égard de l'armateur du navire transporteur des sommes que celui-ci a dû verser à ses passagers, ils se trouveraient bénéficier d'une double limite : celle qu'ils peuvent opposer à toutes créances nées d'une faute de leur préposé; celle, particulière à chaque demande, qui résulterait du barème adjoint à la police. Cette franchise sans contrepartie aurait été un avantage gratuit accordé ainsi à l'armement des cargos, des tramps, des navires de pêche et des remorqueurs.

Un autre projet, proposé à Gênes, allait plus loin encore; il aurait dispensé les armateurs de toute responsabilité pour dommages aux personnes : imitant le système de la loi française sur les accidents aux marins, il supprimait tout recours, même d'armateur à armateur. Mais si la victime conserve ses droits intacts contre les tiers, comme cela a été admis à Amsterdam, en 1928, le projet n'est plus qu'une réglementation légale des rapports entre transporteur et transporté. L'armateur y perd la possibilité de s'abriter derrière la « négligence-clause » ou d'invoquer la limitation ; il y gagne une protection efficace contre les demandes excessives.

De même qu'en matière d'accident du travail, on insiste beaucoup ici sur les difficultés de la preuve et sur les frais que celle-ci entraîne. Sir Norman Hill rapporte qu'il a été plus dépensé pour démontrer la faute du capitaine du « Titanic » qu'il n'a été versé ensuite à titre d'indemnité par les armateurs de ce navire. Dans cette affaire, la plupart des réclamants acceptèrent de transiger plutôt que de continuer des procès dont le coût aurait dépassé les sommes en cause. Il est, certes, fâcheux que la plus grande part de l'argent payé par les propriétaires de navires du chef de dommages à des personnes soit absorbée par les frais de justice. Mais il n'est pas du tout certain qu'on évite cet inconvénient en rendant l'armateur légalement responsable des accidents survenus aux passagers de son navire. Au contraire, la pratique montre que les assurances-accidents sont, elles aussi, une source très fréquente de procès. D'autre part, tout au moins dans la plupart des pays continentaux, la jurisprudence rend le transporteur responsable d'une obliga-

tion contractuelle de sécurité; par ce moyen, elle décharge le demandeur en indemnité du fardeau de la preuve.

L'importance de l'indemnité est relativement facile à fixer lorsqu'il s'agit d'ouvriers travaillant dans une industrie connue; son rapport avec le préjudice réellement subi est beaucoup plus incertain lorsqu'il s'agit d'individus de conditions ou de races aussi différentes que le sont les passagers d'un même navire. Quelle base prendra-t-on ? Le salaire d'un travailleur japonais, d'un ouvrier agricole italien, d'un mécanicien spécialiste européen ou d'une vedette d'Hollywood ? Distinguera-t-on, comme les « clubs d'indemnité » anglais, des « natives » de diverses couleurs ? Sir Norman Hill désirait exclure les coolies et les pèlerins de l'application de la Convention; le législateur français aurait pu difficilement le suivre. Mais si l'on comprend dans les bénéficiaires d'une réparation forfaitaire les Musulmans qui chaque année font le voyage de la Mecque ou les Chinois qui reviennent périodiquement dans leur pays, ou bien l'indemnité, suffisante pour eux, sera pour les autres voyageurs tout à fait dérisoire, ou bien, élevée à un taux européen, elle deviendra une charge considérable et nouvelle pour ces transports particuliers.

Pour l'armateur, connaître exactement l'importance de sa dette éventuelle envers le passager ou sa famille est un grand avantage. Encore faudrait-il que les ayants-droit à indemnité soient énumérés limitativement dans le projet pour que le propriétaire de navire ait la certitude d'être libéré par le paiement de la somme fixée à la police. Si, après avoir versé cette somme à un parent du

défunt, il peut encore être poursuivi par telle ou telle personne qu'un tribunal reconnaîtra lésée par la disparition du passager, tout le bénéfice du système est perdu pour lui. Or il est extrêmement difficile d'aboutir à une règle uniforme sur un point comme celui-là qui touche au droit de la famille et s'écarte du domaine purement commercial. On a pensé un moment résoudre cette difficulté en donnant au passager le droit de nommer dans la police, le bénéficiaire éventuel de l'assurance. Mais cette solution, simple en apparence, se heurterait aux lois successorales des pays où la liberté de tester est limitée.

Il semble douteux qu'une construction aussi compliquée, si l'on venait à bout de l'achever, apporterait aux passagers une grande amélioration. On diminue leurs droits, mais on prétend les dédommager par la certitude qu'ils auront d'être payés. Alors se pose la question de la solvabilité du débiteur d'indemnité. Le projet de Sir Norman Hill fait peser sur l'armateur une sorte de responsabilité légale à l'égard de ses passagers; il est véritablement l'assureur du risque des vies confiées à son navire; mais qui garantit qu'il sera en mesure de payer les indemnités? Le projet prévoyait le contrôle des gouvernements. Aucun navire à passagers n'aurait pu prendre la mer sans un certificat attestant, soit une suffisante réassurance du risque assumé par l'armateur, soit la constitution d'une réserve capable de faire face aux obligations résultant des polices. Un tel système de garantie serait sans doute très onéreux; or, toute la question est de savoir quel est le procédé qui donnera le plus de sécurité au moindre prix. Actuellement, l'armateur assure sa responsabilité à l'égard des tiers; la prime figure

dans ses frais généraux et le passager en paie sa part en achetant son billet. Dans le nouveau système, il payerait sa garantie sous forme de prime. Il faudrait, pour se faire une idée exacte du projet, connaître le montant de cette prime et l'importance des indemnités susceptibles d'être touchées au cas d'accident. Ces chiffres n'ont jamais été donnés avec précision.

A vrai dire, la Convention réalise l'amélioration la plus nécessaire en assurant aux passagers un gage indépendant de l'aventure. La plupart du temps, le fonds de l'article 7 suffira pour satisfaire intégralement aux réclamations.

Sir Norman Hill, dans son rapport déjà cité, a examiné des cas extrêmes. Il a calculé ce que les victimes auraient obtenu si le texte de Bruxelles avait été en vigueur lors du naufrage du « Titanic » ou de « l'Empress of Ireland ». De telles catastrophes, entraînant des centaines de morts, constituent, il faut le remarquer, l'épreuve la plus sévère à laquelle on puisse soumettre un système de responsabilité limitée. 825 personnes périrent à bord du « Titanic », 840 à bord de « l'Empress of Ireland ». Le fonds spécial, calculé sur le tonnage, se serait élevé à 272.000 £ dans le premier cas, à 28.000 £ dans le second, où le navire abordeur était un cargo de 3.500 t. Même dans des circonstances aussi désastreuses, les victimes auraient encore reçu une minime indemnité. L'assurance obligatoire ne saurait faire davantage qu'au prix d'une sérieuse augmentation du coût des billets de passage.

Celui qui désire une plus large garantie reste libre, dans l'un et l'autre systèmes, de contracter une assu-

rance privée avec toutes les clauses particulières qui lui conviennent. Et, s'il ne le fait pas, on peut considérer qu'il a assumé les risques d'un voyage maritime, librement consenti, comme tant d'autres courus journellement, sans avoir prévu la réparation des dommages éventuels.

Si l'on voulait compléter l'œuvre de Bruxelles, c'est semble-t-il, dans un autre domaine qu'il faudrait intervenir : celui des conventions d'irresponsabilité.

En prohibant les clauses d'exonération, en permettant les clauses limitatives, on sauvegarderait l'un des avantages du projet d'assurance obligatoire. On s'est fort étendu sur ceux qu'il procurerait aux créanciers d'indemnité; on n'a pas assez montré la protection que les armateurs y trouveraient : la fixation d'une indemnité forfaitaire par personne constituée, pour eux, une seconde limitation de responsabilité. Celle de la Convention les garantit bien contre les sinistres majeurs, mais non contre les demandes isolées. Pour un paquebot comme la « Normandie », par exemple, le fonds dû aux victimes s'élève à 664.000 £; la franchise accordée par la Convention ne joue qu'au delà de cette somme.

Les compagnies, pour se défendre contre les demandes exagérées de certains passagers, ont eu recours à la « negligence-clause ». Mais c'est là un moyen radical, excessif, dont les effets sont souvent iniques. Une réglementation internationale serait très désirable, qui détermine la responsabilité du transporteur de personnes comme la Convention sur les connaissements a fixé celle du transporteur de marchandises.

Il faut remarquer que la législation française s'est ré-

ceement orientée dans un tout autre sens. On sait qu'elle a gardé le silence sur cette importante question de la responsabilité du transporteur de personnes, qu'il soit terrestre ou maritime. Pour la première fois, la loi du 31 mai 1924 l'envisage, à propos de la navigation aérienne : elle permet expressément les clauses d'exonération. Mais ce texte est en désaccord avec la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929, qui limite la responsabilité du transporteur aérien à 125.000 fr. par passager et interdit toute clause stipulant une somme inférieure.

CHAPITRE III

RAPPORTS DES CREANCIERS AVEC LE DEBITEUR DONT LA RESPONSABILITE EST LIMITEE

SECTION I

Affirmation du principe de la responsabilité personnelle

A la fin du xix^e siècle, un certain nombre d'auteurs tentèrent d'isoler la responsabilité de l'armateur. Niant qu'elle soit un cas particulier de responsabilité du commettant, ils s'efforcèrent de lui trouver un fondement propre. Ils prétendirent notamment l'expliquer par l'idée de responsabilité réelle. La limitation serait ainsi la conséquence naturelle de l'obligation « *propter rem* ». Tenu en tant que propriétaire de la chose et non en tant que commettant, l'armateur se serait libéré par l'abandon du navire comme autrefois le débiteur d'une rente foncière se libérait par le déguerpissement. Allant plus loin dans cette voie, certains arrivaient à faire abstraction du sujet de droit et à déclarer le navire lui-même responsable. En 1892, à la Conférence de Gênes, il fut ainsi question de personnaliser le navire considéré comme titulaire de droits et centre d'un patrimoine indépendant.

Ce mouvement d'idées, qui atteignit son plus grand éclat à la Conférence de Gênes, s'explique, semble-t-il, par un certain nombre de tendances contemporaines.

CRITIQUES APPORTÉES A LA QUALITÉ DE PRÉPOSÉ RECONNUE
AU CAPITAINE

En France, l'article 1384 du Code Civil pose le principe de la responsabilité du commettant, mais il est muet sur son fondement. Il néglige de définir le lien de préposition et laisse à la jurisprudence le soin de fixer le domaine de cette catégorie de responsabilité du fait d'autrui. L'une des premières explications trouvée par les juges pour justifier la disposition du Code a été le mauvais choix du maître. La raison avait été donnée incidemment par Domat, que M. Flour rend responsable pour une grande part de l'article 1384¹. « L'événement fait voir, dit Domat, qu'il avait mal choisi. »²

L'argument convenait très mal lorsque le maître est un propriétaire de navire. Comment, en effet, lui faire un tel reproche alors qu'il n'a pu engager que des hommes instruits et munis de certificats de capacité nettement définis par l'Etat, qui s'impose chaque jour davantage le devoir de surveiller la sécurité de tous ses membres. Comment parler de choix lorsque le capitaine a été remplacé en cours de route par les soins d'un consul étranger, ou lorsque la manœuvre a été exécutée à l'instigation d'un pilote obligatoire ?

Un autre critère fut ensuite proposé : l'autorité, ou le droit de donner des ordres. Les auteurs furent alors frappés de la grande indépendance du capitaine. « Maître après Dieu » sur son navire, il n'a d'ordre à recevoir de personne pour tout ce qui touche à la navigation. Il est

1. J. Flour, *Les rapports de commettant à préposé dans l'article 1384 du Code civil*, thèse, Caen, 1933, Introduction, p. 3.

2. *Loix Civiles*, livre I, t. 4, section 2, n° 5.

investi d'une autorité propre, conférée par la loi, qu'aucune convention ne peut restreindre. Il peut désobéir; il doit même désobéir dans certains cas. L'article 82 du décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 condamne « tout capitaine ou maître qui favorise par son commandement l'usurpation de l'exercice du commandement à son bord en ce qui touche la manœuvre et la direction nautique du navire et consent à n'être ainsi que porteur d'expéditions ». La loi du 17 décembre 1926, portant Code disciplinaire et pénal de la Marine Marchande, reprend, dans son article 45, les termes du décret de 1852; elle prononce en outre des peines d'emprisonnement « contre toute personne qui a pris indûment le commandement d'un navire et contre l'armateur qui serait son complice »¹. Comment, dès lors, faire entrer l'armateur dans la catégorie des commettants? Selon la formule classique de la jurisprudence, leur responsabilité suppose « qu'ils ont le droit de leur donner des ordres et instructions (aux préposés) sur la manière de remplir les fonctions auxquelles ils les emploient, autorité sans laquelle il n'y a pas de véritables commettants »². « Ce qui caractérise l'autorité dont doit être investi tout patron, dit plus nettement encore un arrêt récent, c'est non la possibilité de donner des ordres, mais le droit de le faire et de substituer sa volonté à celle du travailleur quand il le juge bon »³.

Récemment, M. Flour, au cours d'une étude approfon-

1. Voir G. Ripert, *Droit maritime*, t. I, nos 520 et 525, note n° 812 et note n° 842. Observations sur les arrêts de la Cour d'appel de Rouen des 23 décembre 1925, 28 avril et 12 mai 1926, *Dor*, t. XV, p. 422.

2. S. 1847.1.855.

3. D. H. 1932, p. 210.

die du lien de préposition, dans laquelle il adopte comme critère le rapport d'autorité et de subordination, a classé le capitaine de navire sous la rubrique : « Des professions incompatibles avec l'existence des rapports de commettant à préposé ». Il prétend « qu'à défaut d'un texte spécial, le propriétaire n'aurait pas répondu des fautes du capitaine dont il n'est pas le commettant »¹. Pour lui, l'article 216 a donc un fondement distinct de celui de l'article 1384².

M. Flour cite à l'appui de sa thèse la jurisprudence qui rend responsable le propriétaire du navire et non l'affrèteur exploitant ce navire. « Ces décisions, dit-il, sont logiquement inexplicables et doivent être nécessairement condamnées si l'on admet qu'un lien de préposition existe entre le capitaine et l'armateur ». « Si la jurisprudence ne fait pas peser sur l'armateur les conséquences des fautes du capitaine, c'est que celui-ci n'est pas, pour elle, un préposé. C'est le seul principe justificatif des solutions auxquelles elle s'est ralliée »³. Mais si cette jurisprudence ne se justifiait guère en principe, elle avait du moins une raison pratique très importante : éviter à l'armateur la responsabilité indéfinie du droit commun. C'était un moyen de procurer aux intéressés une solution équitable malgré les termes étroits de l'article 216. La Convention, accordant le bénéfice

1. J. Flour, *op. cit.*, p. 185.

2. Un argument historique est souvent donné dans le même sens. On dit : la responsabilité des commettants est un principe récent, au moins dans la forme absolue que lui donne l'article 1384, tandis que l'article 216 est la reproduction d'une règle traditionnelle figurant déjà dans l'Ordonnance de 1681. On ne doit donc pas le considérer comme une application de l'article 1384. En réalité, les deux textes découlent d'une idée unique dont l'origine, mal connue, est sans doute plus lointaine que certains ne le croient. Voir E. Bertrand, *Les aspects nouveaux de la notion de préposé et l'idée de représentation dans l'article 1384*, § 5, du *Code civil*, p. 14 à 25.

3. J. Flour, *op. cit.*, p. 187.

de la limitation à l'affréteur, rend ce subterfuge inutile. Il est certain que, lorsqu'elle aura été introduite dans la législation française, les tribunaux rendront l'armateur non propriétaire responsable en tant que commettant du capitaine.

ESSAI DE JUSTIFICATION DE LA LIMITATION PAR LA
NOTION DE RESPONSABILITÉ RÉELLE
OU DE PATRIMOINE D'AFFECTATION

Ayant ainsi dissocié l'article 1384 et l'article 216, un certain nombre d'auteurs cherchèrent à ce dernier texte une base qui lui soit propre.

Cette tentative doctrinale se place à l'époque où le dogme de l'unité du patrimoine commençait d'être ébranlé¹. L'idée de patrimoine d'affectation, venue d'Allemagne, était en vogue. Le navire, centre de la fortune de mer, visiblement séparé des autres biens de l'armateur, parut être le modèle d'une de ces universalités auxquelles on s'efforçait de donner la vie juridique. L'abandon n'était plus considéré comme une faculté offerte à l'armateur, mais bien comme le signe évident de l'autonomie de la fortune de mer.

Depuis longtemps, les auteurs, pour expliquer la limitation de la responsabilité, traitaient le navire comme une entité distincte. C'est ainsi que Bédarride déclare que « ceux qui ont traité avec le capitaine.... ont réellement traité avec le navire lui-même, qui est devenu le

1. Saleilles, « Etude sur l'histoire des sociétés en commandite », *Annales de droit commercial*, 1895, t. IX, p. 10 et 49; 1897, t. XI, p. 29; note S. 1894.2. 185; — Génv, *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif*, 1899, p. 126 à 128.

principal obligé »¹. Mais ce n'était là qu'un langage figuré, propre à bien faire saisir une institution exceptionnelle.

Au cours d'une remarquable étude, parue en 1880, M. Romain de Séze défendit le premier l'idée de personnaliser la fortune de mer². « Le navire en voyage forme, dit-il, avec sa cargaison, une sorte d'anonymat dont le capitaine est l'administrateur. Quand il s'oblige, il oblige le navire. Il est son maître et seigneur, comme le mari l'est de la communauté. Il se confond même plus complètement avec le navire que le mari avec la communauté, car en sa qualité de simple préposé, il ne s'oblige qu'en nom qualifié et, son commettant se trouvant garanti par la faculté d'abandon, il ne reste aux tiers qui traitent avec le capitaine qu'une garantie réelle, celle du navire.³ » « Grâce à cette fiction (de la personnalité du navire) la loi atteint un double et capital résultat : elle encourage l'armement en affranchissant les propriétaires de navire de toute responsabilité personnelle et elle réserve les droits du créancier auquel elle offre une sûreté réelle en compensation de la garantie personnelle dont il se voit privé. »

Une part importante de la doctrine considère également le navire comme une individualité juridique. « On entend, écrit M. Hennebicq, par fortune de mer, ou mieux par patrimoine de mer, l'ensemble des biens gagnés par le navire, formant avec lui une *universitas*

1. Bédarride, *Commentaire du Code de commerce*, livre II, 1859, I, n° 279, p. 339.

2. Romain de Séze, « Etude sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur le prêt fait au capitaine en cours de voyage », *Revue pratique de droit français*, 1880, t. XLVIII, p. 5, 232, 523; 1881, t. L, p. 129, 220; 1882, t. LI, p. 134, 249, 455.

3. Romain de Séze, t. XLVIII, p. 249.

• *juris* et investi d'un gérant par la loi. Cet ensemble jouit d'une individualité juridique analogue à celle des succursales et des filiales en droit terrestre. Cette individualité a des dettes qui lui sont propres et qui sont localisées sur elle sous la forme de privilèges. » ¹

A la même époque, on songeait à organiser le crédit commercial sur une base réelle, en donnant au fonds de commerce une certaine autonomie. Cette tentative échoua. Le principe de l'article 2092 du Code civil n'a pas été atteint par les lois des 17 mars 1909 et 13 juillet 1913 et les actes du commerçant continuent d'obliger tous ses biens sans distinction.

« La notion de patrimoine d'affectation ne nous est plus aujourd'hui très familière », constate M. Chauveau, dans un article récent ².

Deux ouvrages publiés à Bordeaux en 1931 et 1932 défendent cependant l'opinion que la fortune de mer doit former un patrimoine spécialisé ³.

C'est, dans une certaine mesure, le système du Code de commerce allemand. Les créanciers à gage limité sont tous privilégiés et un système compliqué de récompense assure l'exacte séparation de la fortune de mer et de la fortune de terre.

Sans faire d'ailleurs intervenir la notion de patrimoine

1. Léon Hennebicq, *L'armement*, t. II, n° 415. Dans le même sens : Verneaux, *L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle*, t. II, p. 237 ; — Abram, « L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil ? » Autran, XXII, p. 559 ; — Regnault, « La responsabilité civile des propriétaires de navires », *Revue critique*, 1876, p. 547.

2. P. Chauveau, « Le fonds de commerce patrimoine d'affectation ? » *D. H.* 1939, Chronique, p. 37.

3. Robert Gary, *Essai sur les notions d'universalité de droit et d'universalité de fait dans leur état actuel*, thèse, Bordeaux, 1931, en particulier p. 190 à 196 ; — Mirkovitch, *Navire et patrimoine de mer*, thèse, Bordeaux, 1932.

séparé, M. Bonnecase considère lui aussi la responsabilité de l'armateur comme purement réelle.

A l'appui de cette opinion, il invoque la curieuse institution du droit de suite accordé à tout créancier maritime par les articles 190 et 193 du Code de Commerce. Au lieu de subir comme les créanciers ordinaires les fluctuations du patrimoine de leur débiteur, ceux-ci peuvent, pendant un certain temps, poursuivre le bien spécialement affecté au paiement de leurs créances entre les mains de tiers acquéreurs. M. Bonnecase rapproche ce droit exceptionnel de celui que les lois des 17 mars 1909 et 31 juillet 1913 ont accordé aux créanciers du commerçant. Il voit là des situations propres à montrer ce qu'il y a d'inexact dans la théorie qui fait du créancier chirographaire un ayant-cause à titre universel ¹.

Sans entrer dans l'examen fort délicat de la nature du droit du créancier chirographaire, on peut rechercher le caractère du droit de suite des créanciers maritimes et sa nécessité. On constate alors que la législation française est la seule à posséder une telle institution. Le droit de suite est inconnu dans la plupart des pays, même dans ceux qui ont conservé l'abandon jusqu'à une date récente, comme l'Italie, la Belgique ou la Grèce. Il ne saurait donc être considéré comme un trait caractéristique de la responsabilité de l'armement.

En droit français, il semble qu'à une époque où le con-

1. Supplément au *Traité de droit civil* de Baudry-Lacantinerie, t. III, p. 738 à 768; — « La condition juridique du créancier chirographaire, sa qualité d'ayant-cause à titre particulier », *Revue trimestrielle de droit civil*, 1920, p. 103.

seulement ne suffisait pas pour transférer la propriété, il ait servi de « formalité supplétive au défaut d'une tradition réelle sensible » ¹. C'était une question de publicité et d'opposabilité. « Nous avons, dit M. Ripert, dans notre droit actuel, un exemple d'un pareil droit. Les créanciers du donateur peuvent faire saisir l'immeuble donné à un tiers si le donataire n'a pas réalisé la transcription de la donation, alors que l'acte de donation, étant un acte authentique, a date certaine. Dit-on que les créanciers chirographaires ont un droit de suite ? En aucune façon. On dit simplement que les créanciers peuvent méconnaître la donation non transcrite, qu'elle ne leur est pas opposable » ². Le projet de réforme du Code de Commerce de 1867 et celui de 1919 supprimaient le droit de suite.

CONDAMNATION DE CES THÉORIES PAR LA CONVENTION

Cette discussion théorique sur le caractère de la responsabilité de l'armement prit une grande place dans les premières réunions du Comité maritime international.

La loi anglaise déclare le propriétaire de navire personnellement tenu sur tous ses biens de la somme représentant le forfait. Sur le continent et aux Etats-Unis, au contraire, les systèmes adoptés se rapprochent à des degrés divers de la responsabilité réelle.

Cette discordance parut d'abord irréductible, puis on se rallia au parti plus sage de rechercher l'accord sur le terrain pratique avant de résoudre la question de prin-

1. Valin, *Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, livre II, titre X, art. 2.

2. Ripert, *Droit maritime*, t. I, p. 989.

cipe. Lorsqu'après de longs travaux, on aboutit, en 1913, à un projet unique instituant la responsabilité en valeur et supprimant l'abandon en nature, la cause de la responsabilité personnelle était gagnée.

L'armateur retrouve donc sa place normale parmi ceux qui, pour leur industrie, emploient les services d'autrui. La Convention le déclare personnellement responsable des fautes du capitaine et de l'équipage. Elle affirme ainsi la qualité de préposé de ces derniers, seule solution exacte.

Ce serait, en effet, exagérer l'importance des dispositions légales sur lesquelles l'autorité du capitaine est fondée que d'en déduire son indépendance juridique. Elles ont un caractère essentiellement administratif et, en fait n'altèrent pas sensiblement la nature des relations entre armateur et capitaine. Les mesures prises par le législateur pour assurer la liberté d'action des capitaines n'ont pas été faites pour leur permettre d'agir à leur guise. Elles font partie des dispositions réglementaires imposées par l'Etat pour la sauvegarde des vies humaines. L'homme compétent, dont les brevets justifient la capacité, qui, s'il commet quelque faute, sera jugé par le corps dont il fait partie, doit être absolument libre dans la décision de la manœuvre; c'est une question de sécurité. D'autre part, le droit maritime est ancien. Il garde parfois de ses origines un aspect un peu militaire; l'autorité du capitaine, « maître après Dieu », est une de ces traditions venues du Moyen-Age à travers les coutumes. On n'a pas jugé utile de dire en un texte de loi que le pilote est « maître après Dieu » dans la conduite de l'avion; les mêmes raisons imposent pourtant de lui

laisser une complète initiative. Beaucoup d'autres fonctions demandent, quoique à un degré moindre, une indépendance incompatible avec une conception étroite de la notion de préposé. Affirmerait-on, parce qu'aucun texte ne dit le contraire, qu'un chauffeur d'automobile aurait tort de désobéir à un ordre impératif pouvant entraîner mort d'homme ?

Toutes ces situations ont ceci de commun que le commettant est obligé de s'en remettre à l'habileté et au jugement d'une tierce personne pour la conduite d'une affaire sur laquelle, cependant, il conserve la haute main. C'est lui qui décide la destination, sinon l'itinéraire; c'est à lui que le conducteur répondra de ses actes. Si l'on juge ces éléments suffisants pour constituer un lien de préposition, il faut admettre le capitaine dans la catégorie des préposés au même titre que le pilote d'avion ou le conducteur d'automobile¹. Il est certain qu'en pratique aucune distinction n'existe entre eux sur ce point.

L'armateur est donc responsable personnellement, mais pas indéfiniment. La limitation s'explique non par une faveur, toujours discutable, à l'égard d'une industrie donnée, mais par les risques propres à cette industrie. Son ancienneté et surtout sa généralité prouvent déjà qu'elle répond à un besoin certain. Les textes récents qui, en raison de dangers particuliers à certaines exploitations, ont stipulé des limitations de responsabilité à des sommes fixées de façon plus ou moins arbitraire, montrent que les esprits s'accoutument à la réunion de ces deux termes, jugés autrefois peu compatibles : res-

1. G. Ripert, *Droit maritime*, t. I, p. 916, n° 844; — E. Bertrand, *op. cit.* p. 145 à 150.

ponsabilité personnelle et responsabilité limitée. Ainsi, le pilote ne répond plus de ses propres actes au delà du cautionnement imposé par la loi¹. Le propriétaire d'aéronef, aux termes des Conventions de Varsovie et de Rome, est obligé seulement dans la mesure d'un forfait calculé à raison du nombre des victimes, lorsqu'il s'agit de dommages corporels. Il n'est plus question de responsabilité réelle; dans l'un et l'autre cas, la valeur de l'instrument-navire ou aéronef, par l'utilisation duquel la responsabilité est née est étrangère à la mesure de cette responsabilité.

SURSIS ACCORDÉ A L'ARMATEUR POURSUIVI SUR D'AUTRES BIENS QUE LE NAVIRE

Le principe consacré en droit français par l'article 2092 est donc respecté par la Convention : le patrimoine entier du propriétaire de navire est le gage de ses créanciers. Toutefois, pour faciliter l'adhésion des pays continentaux à la Convention, on a tenu compte de leurs répugnances à voir l'armateur poursuivi sur d'autres biens que le navire.

Pour les petits armateurs dépourvus de crédit, la possibilité de voir saisir la fortune de terre constitue une grave menace. Leurs créanciers, plutôt que d'attendre la réalisation du navire, peut-être difficile, feraient vendre maison d'habitation, meubles, terrains. C'est du moins pour répondre à cette crainte que l'article 9 permet au tribunal saisi d'ordonner, sur requête du propriétaire,

1. Loi du 14 mars 1935.

« qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers ».

M. Smeesters se demande quelle sera la marche à suivre pour obtenir ce sursis¹. Il regrette que ni la Convention ni la loi belge qui en est issue n'aient prévu une procédure contradictoire à cet effet. Pourtant le laconisme du texte paraît ici fort compréhensible. On ne conçoit pas comment le tribunal pourrait être appelé à statuer sur le sursis sans entendre les créanciers, puisque l'article 9 crée seulement un moyen de défense. Il procure au débiteur poursuivi une exception dilatoire qui ne saurait faire plus de difficulté que le bénéfice de discussion, institué en faveur de la caution par l'article 2021 du Code Civil ou l'obligation pour les créanciers du mineur ou de l'interdit de saisir le mobilier avant les immeubles de leur débiteur (article 2206).

Comme la valeur du navire fixe la limite du droit de poursuite des créanciers, on peut considérer l'article 9 comme une concession faite à la thèse de la responsabilité réelle et le signe qu'on ne peut éliminer complètement cette notion. En réalité, c'est une mesure de précaution dont l'utilité sera sans doute des plus restreintes. Les armateurs sont presque tous aujourd'hui des sociétés commerciales qui n'auront, le plus souvent, aucun intérêt à mettre telle partie de leur actif à l'abri de leurs créanciers plutôt que telle autre. Quant aux petits armateurs, le nombre de ceux dont la responsabilité n'est

1. Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 148 et 149.

pas assurée diminue tous les jours. L'article 9 sera la sauvegarde des rares patrons à la pêche ou au cabotage qui, comptant sur leur bonne chance, ne se sont pas encore décidés à payer des primes d'assurance.

En Angleterre, où la responsabilité est purement personnelle, les inconvénients auxquels ce texte prétend remédier n'ont d'ailleurs jamais été signalés. Dans les ports, des sortes de mutuelles, ou « protecting clubs », formées entre patrons, assument toutes les responsabilités et il ne semble pas qu'on ait jamais saisi la maison familiale d'un marin.

SECTION II

Directives données par la Convention en vue du règlement des créanciers

Dès l'instant que la limitation de la responsabilité est invoquée par l'armateur, les créanciers se trouvent, par définition, devant un gage insuffisant pour les payer tous intégralement. C'est, en quelque sorte, une déclaration de faillite cantonnée à la valeur des biens aventurés. L'armement est d'ailleurs la seule forme d'exploitation où soit admise ainsi une faillite partielle. Malheureusement la Convention n'organise pas cette faillite. Elle se contente de donner quelques directives, mais laisse aux lois nationales le soin d'élaborer le détail des règles de la répartition entre les créanciers. On a craint d'aborder des questions de procédure. Chaque pays possède une organisation judiciaire particulière et dispose de moyens spéciaux pour l'exécution de ses lois. C'est un domaine

où l'unification est très délicate. Mais la diversité des solutions risque d'être assez préjudiciable aux intérêts maritimes.

CONCOURS DES CRÉANCIERS

Il faut, en premier lieu, établir la liste des créanciers susceptibles de se pourvoir sur une même somme.

La question n'est pas simple ici comme en matière de faillite. Aucun désaisissement ne vient interrompre l'activité juridique du débiteur. Au contraire, un des avantages de la nouvelle réglementation est de lui permettre de continuer son exploitation tout en conservant le bénéfice de la limitation.

La solution de ce problème est nécessairement liée à celle de la limitation de la responsabilité dans le temps. Si le navire répond de toutes les obligations nées pendant le voyage, il suffit de connaître la date de naissance des créances pour les grouper. Si l'on adopte, au contraire, le système britannique du renouvellement de la responsabilité par accident, le critère est l'événement qui a fait naître la créance. Si, comme le fait la Convention, on prend une position intermédiaire, cela nécessite des distinctions assez délicates.

Ainsi, l'article 3 commande l'article 6.

Ce texte décide d'abord que toutes les créances « qui se rattachent à un même accident..., concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire ».

Il faut remarquer que la date de l'accident n'est pas un terme. On ne fait pas masse de toutes les créances

nées jusqu'à ce jour. La valeur du navire après l'accident peut très bien être due deux fois : une fois aux intérêts lésés par l'événement, une autre fois à des créanciers tirant leurs droits d'un contrat ou d'un autre incident, à l'égard desquels la limite de la responsabilité s'établit dans le même port où le navire est entré après l'accident. Comme le dit M. Smeesters, « l'unité de port ne crée donc pas toujours l'unité de masse »¹. Seule l'occasion commune qui a fait naître les créances constitue un lien entre elles.

Peu importe d'ailleurs que leur origine soit contractuelle ou délictuelle. Nous avons déjà signalé, en étudiant l'article 3², comment la Convention s'attache exclusivement à la date de l'accident dès que celle-ci est connue, négligeant celle de l'exécution du contrat lorsqu'il y en a un. C'est en somme le système anglais. Une autre méthode aurait obligé l'armateur à constituer un fonds dans chaque port de débarquement, ce qui aurait considérablement aggravé sa responsabilité.

Si plusieurs accidents se produisent successivement entre deux ports, les créances nées de chacun d'eux devraient, à ne lire que l'article 6, être groupées pour concourir entre elles. Mais un paragraphe de l'article 3 dont l'interprétation est des plus incertaines semble imposer une autre solution. Aux termes de la résolution unanime prise à la Conférence d'Oslo du Comité maritime international, en 1933, la répartition se ferait pour partie entre les créanciers du chef du premier accident, pour

1. Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 205.

2. P. 108 et suiv.

partie entre les créanciers du chef des deux accidents, réunis en une seule et même masse.¹.

A défaut d'accident, l'article 6 prescrit de grouper les créances « à l'égard desquelles ... la valeur du navire se détermine dans un même port ». Cette disposition est très favorable aux créanciers; elle fragmente le règlement, oblige l'armateur à renouveler souvent sa responsabilité et réduit le nombre de ceux qu'une seule somme doit satisfaire.

Ainsi, à chaque escale, les réclamateurs de marchandises avariées en cours de route forment une masse distincte. Toutefois, si un fait unique occasionne des avaries à des marchandises destinées à des ports différents, toutes les réclamations sont groupées et le règlement a lieu au premier port atteint.

Si le port considéré est celui où se termine le voyage, la liste des créanciers peut encore comprendre des personnes ayant contracté avec le capitaine au cours de ce voyage.

La coexistence de plusieurs limites entraîne quelques difficultés. Tous les créanciers concurrents peuvent ne pas avoir exactement le même gage. Les uns ont droit à la valeur réelle du navire; les autres ne peuvent prétendre à plus de 8 £ par tonneau, mais cependant tous doivent former une seule masse.

Ainsi, la rémunération de l'assistance prêtée à un navire en détresse et la réparation des dommages subis par la cargaison en cette circonstance sont bien des créances « qui se rattachent à un même accident ». Par consé-

1. V. p. 113.

quent, d'après l'article 6, elles doivent concourir entre elles. Mais, pour l'une, la responsabilité de l'armateur s'étend à l'entière valeur du navire, tandis que pour l'autre elle est limitée forfaitairement. De même, les engagements passés par le capitaine en cours de route et l'indemnisation des propriétaires de la marchandise dont le mauvais état est constaté au port où se termine le voyage doivent être réglés ensemble, mais sur des sommes différentes. Une telle situation risque de se présenter souvent, étant donné le faible chiffre du forfait.

Or, la Convention est muette sur la façon dont il faut alors procéder. Doit-on colloquer d'abord tous les créanciers sur le fonds de 8 £ qui leur est commun et ensuite, s'ils n'ont pas été entièrement désintéressés, payer les créanciers qui y ont droit sur la somme représentant la différence entre la valeur réelle et la valeur forfaitaire, ou doit-on commencer par répartir cette somme et n'admettre les créanciers de cette catégorie à produire dans la masse commune que pour ce qui leur reste dû ? La première solution semble la plus conforme au texte. Cependant, elle peut aboutir à une réduction fâcheuse des droits des créanciers à gage restreint et à un allègement de l'obligation de l'armateur qui ne se justifie guère.

Lors de la répartition du fonds de 8 £, les créanciers les plus favorisés réduisent, par leur présence, le dividende dévolu aux autres. Puis ils se font remplir de leurs droits sur la somme supplémentaire qui leur est due. Il peut alors se trouver que celle-ci ne soit pas complètement absorbée. L'armateur est néanmoins libéré à l'égard de ceux auxquels il peut opposer la limitation forfaitaire.

Si l'on répartissait d'abord la différence entre la valeur réelle et la valeur forfaitaire, d'une part la somme allouée aux créanciers à gage restreint serait plus élevée, d'autre part le propriétaire de navire devrait toujours payer la pleine limite de sa responsabilité.

Le plus souvent, certaines de ces créances sont privilégiées. La règle choisie pour la production importe alors davantage encore. Si les créanciers privilégiés se pourvoient d'abord sur le fonds commun de 8 £, celui-ci risque d'être entièrement absorbé et les créanciers chirographaires, dont c'est le seul gage, peuvent être complètement évincés. La valeur réelle du navire, qui aurait peut-être pu les remplir tous de leurs droits demeure hors de leur atteinte. Comme le fit remarquer la délégation allemande dans ses notes présentées à la Conférence de 1922¹, cette interprétation est plus défavorable aux créanciers chirographaires qu'aucune loi en vigueur. Sur le continent, en effet, la pleine valeur du navire est toujours due à tous les créanciers et en Angleterre, les créanciers à gage limité ont tous les mêmes droits puisque la nature de leurs créances est identique : tous prétendent à la réparation d'un préjudice provoqué par une faute du capitaine ou de l'équipage. Des autres dettes, l'armateur répond sur tous ses biens. Il y a un seul fond à répartir entre créanciers de même rang. La difficulté envisagée est donc née du système composite adopté par la Convention. Les notes allemandes de 1922 prétendent interpréter le dernier alinéa de l'article 1 comme donnant un droit exclusif sur le fonds de 8 £ aux

1. *Procès-verbaux*, 1922, p. 15, 16.

créanciers à gage restreint, lorsque le surcroît de valeur a suffi à indemniser les autres créanciers. Sinon, ces derniers produiraient sur les 8 £, mais seulement pour ce qui leur reste dû. Au contraire, M. Smeesters, analysant la loi belge, promulguée en application de la Convention, déclare que « tous les créanciers, indistinctement, se partageront l'indemnité forfaitaire. Les créanciers ayant droit à la valeur entière du navire se partageront seuls la différence entre le montant du forfait et la valeur du navire, de ses accessoires et du fret ». « La solution est peu équitable, ajoute-t-il, mais la loi est formelle »¹. Il est regrettable qu'un point aussi important n'ait pas été éclairci par la Convention.

Le fonds spécial aux dommages corporels se renouvelant par accident, la question du concours est simple : les faits eux-mêmes indiquent quels sont ceux entre lesquels il doit être réparti. Mais s'il est insuffisant, les victimes ou leurs ayants-cause peuvent se pourvoir pour ce qui leur reste dû sur le fonds affecté aux dommages matériels. Force est donc, pour connaître exactement la liste des créanciers, d'attendre le résultat du règlement des dommages aux personnes.

En pratique, cette obligation est susceptible de causer quelques difficultés et les lois nationales seront sans doute amenées à l'amender par la stipulation de délais et de forclusions. Ces créances, en effet, sont toujours incertaines; leur détermination s'obtient rarement à l'amiable et donne presque toujours lieu à procès. Faut-il alors retarder le règlement des créanciers pour dom-

1. Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 218.

mages matériels jusqu'à l'issue, peut-être lointaine, des instances ainsi engagées ?¹

Le problème semble s'être posé assez rarement en Angleterre, d'où vient l'institution du fonds spécial. Peut-être est-ce parce que ce fonds, calculé sur le tonnage, suffit généralement à indemniser les victimes.

Presque tous les créanciers à gage limité sont pourvus, par la Convention sur les privilèges et hypothèques, d'un privilège sur le navire, les accessoires et le fret. Mais il n'y a pas, une concordance absolue entre l'assiette du privilège et l'étendue de la responsabilité, ce qui ne manquera pas de créer quelques complications lors de la répartition des deniers.

En matière de fret, notamment, la Convention de 1926 n'adopte pas le forfait comme la Convention sur la limitation de la responsabilité. Si le gain réel du navire est plus élevé que son évaluation forfaitaire, il n'y a aucune difficulté : le privilège s'étend à toute la somme formant le gage commun des créanciers. En effet, avant de pouvoir invoquer un droit de préférence sur une somme donnée, il faut d'abord que cette somme soit votre gage; malgré les termes libéraux de la Convention sur les privilèges et hypothèques, les créanciers privilégiés auxquels l'armateur peut opposer la limitation de sa responsabilité ont droit seulement au forfait et non au fret réel ou aux indemnités d'assistance et de sauvetage. Mais si aucun fret n'a été gagné ou si, ce qui est très possible, les sommes dues de ce chef à l'armateur n'atteignent pas 10 % de la valeur du navire au départ, il faudra distin-

1. Voir Paul de Valroger, « Rapport sur la responsabilité des propriétaires de navires en cas de dommages corporels », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 30, p. 59.

guer deux masses : d'une part, le navire, ses accessoires et le fret réel, que l'on partagera en tenant compte des privilèges, d'autre part la différence entre le forfait et le fret réel, que l'on répartira entre les créanciers comme s'ils étaient tous chirographaires. Cette situation risque de se présenter assez fréquemment, car le chiffre du forfait est relativement élevé. D'autre part, la Convention de 1926 a augmenté le nombre des créances à gage limité qui sont assorties d'un privilège : les indemnités dues à la suite d'un abordage, qui ne figuraient pas dans la liste de l'article 191 du Code de Commerce, sont au quatrième rang de celle donnée par l'article 2 de cette Convention.

Pour poursuivre le règlement, il y aura lieu, ensuite, de connaître le montant des créances concourant sur une même somme. L'article 6 stipule « que les décisions rendues par les juridictions compétentes des Etats contractants vaudront preuve de la créance ». Même issues d'un acte ou d'un fait unique, les créances maritimes sont souvent constatées par des tribunaux de nationalités différentes; l'estimation varie selon les principes juridiques appliqués. En matière d'accidents aux personnes, notamment, les droits reconnus aux victimes ou à leurs ayants-cause ne sont pas les mêmes partout. La Convention impose pourtant le respect des décisions prises à l'étranger. Il peut s'écouler un temps assez long entre l'estimation du gage des créanciers, qui se fait en général au premier port, et l'évaluation des créances. En matière d'avaries communes notamment, le règlement se fait à la fin du voyage et pratiquement il n'est terminé que fort longtemps après. Cela risque de reporter le règlement de la responsabilité à une époque fort éloignée.

Si deux armateurs sont solidairement responsables d'une même dette, à la suite, par exemple, d'un accident de personne survenu dans un abordage occasionné par une faute commune, le créancier produit dans chacun des règlements pour la totalité de sa créance.

Toutefois, si les sommes ainsi obtenues venaient à dépasser le montant de la créance, il y aurait lieu de réduire ses parts jusqu'à concurrence de ce montant.

Cette solution, admise sous l'empire de l'article 216, est imposée par l'idée même de garantie. La solidarité n'ayant été accordée par la loi que pour accroître les droits du créancier, ce serait en méconnaître le sens que de la faire servir à réduire le dividende de celui-ci¹.

Telles sont les règles succinctes de la détermination du passif, mais aucun lien ne réunit les créanciers. Ils ne forment pas une masse comme en matière de faillite. L'idée dominante de l'égalité des créanciers fait ici défaut; les poursuites individuelles subsistent et rien n'interdit à l'armateur, qui n'est pas dessaisi de son patrimoine, de désintéresser intégralement l'un d'entre eux. Le navire, en général, est saisi conservatoirement et, pour le libérer, l'armateur fournit caution au créancier saisissant. Quel doit être le montant et le sort de cette caution ?

SORT DE LA CAUTION DONNÉE POUR LIBÉRER LE NAVIRE D'UNE SAISIE

Sous l'empire des textes consacrant le système de l'abandon en nature, certaines décisions jurispruden-

1. Voir arrêts cités par G. Ripert, *Droit maritime*, t. II, p. 281 en note; décisions analogues en matière de faillite : D. H. 1928, p. 571; D. 1922.2.87, note E. Lehuérou-Kérisel.

tielles ont parfois obligé l'armateur à donner une garantie égale au montant de la créance. La limitation n'aurait pu être invoquée en dehors d'un abandon régulièrement opposé¹. Cette interprétation rigoureuse obligeait l'armateur à prendre parti immédiatement ou à consigner des sommes importantes. La Convention (article 8) décide expressément que la caution nécessaire pour obtenir mainlevée ne doit jamais dépasser la limite de la responsabilité.

Le projet de la sous-commission de 1913 garantissait au créancier saisissant l'avantage de la caution « dans les termes dans lesquels elle a été donnée ». M. L. Franck expliqua, à la Conférence diplomatique de 1922, qu'il était d'usage constant « de stipuler, dans pareil contrat, que tous les autres créanciers, même ceux qui ne comparaissent pas ou qui n'ont pas encore agi, mais qui ont recours à raison du même accident, auront pour garantie commune cette caution »². Cependant il a paru prudent d'exprimer cette idée dans le texte même de la Convention, de crainte qu'un propriétaire de navire ne se voit obligé, par suite de saisies successives, à donner des garanties au delà de la limite de sa responsabilité. L'article 8 déclare qu'« en cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable ». Il permet à l'armateur d'opposer à un créancier la garantie donnée à un saisissant antérieur. Le juge doit examiner si la première garantie fournie

1. Voir arrêts cités par Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, I. t, p. 220.

2. *Procès-verbaux*, 1922, p. 78.

par l'armateur est suffisante et si le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice; lorsque toutes ces conditions sont remplies, il peut ordonner la mainlevée de la saisie.

Ces règles seront facilement appliquées dans un Etat donné, mais les créanciers maritimes sont le plus souvent dispersés à travers le monde et c'est un grand obstacle à l'organisation pratique du règlement. L'article 8 dit bien : « Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'Etats différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée. » Mais en réalité, comme le dit M. Smeesters, « les tribunaux de chaque pays ont une tendance à ne tenir aucun compte des mesures prises à l'étranger¹ ». Ils sont d'ailleurs dans l'impossibilité d'évoquer devant eux les actions engagées dans d'autres pays ou de faire respecter leur décision au delà de leurs frontières. L'armateur risque ainsi d'être contraint de verser la pleine limite de sa responsabilité à chaque condamnation². Comment réunir toutes les actions intentées contre lui ? Le pouvoir du juge ne s'étend pas au delà de son territoire national et il ne peut pas, comme on le fait en matière de faillite, procéder à la jonction de toutes les poursuites. C'est une difficulté presque insurmontable, car parmi les réclamateurs se trouvent sou-

1. Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 222.

2. Voir Tribunal d'Anvers, 20 juin 1926, *Jurisprudence d'Anvers*, 1927, p. 123, et Cour d'appel de Bruxelles, 28 juin 1928, même recueil, p. 368, confirmant le précédent. Il faut signaler cependant un arrêt du Tribunal d'Anvers du 18 août 1927 (*Dor*, 1928, t. XVIII, p. 182) qui autorise l'armateur à verser le montant de sa responsabilité aux mains d'un séquestre liquidateur et non au créancier poursuivant, parce qu'il est l'objet devant un tribunal étranger d'une action fondée sur le même accident.

vent des tiers auxquels on ne peut imposer d'avance une compétence déterminée. On ne peut procéder comme en matière d'avarie commune où, quelle que soit la nationalité des intéressés, une seule autorité établit le règlement.

La distribution des sommes dues par l'armateur aux termes de la Convention, à supposer que tous les créanciers y aient pris part, éteint complètement l'obligation de celui-ci. Cependant, lorsqu'un créancier maritime se trouve en même temps débiteur du propriétaire de navire, il n'est pas certain que celui-ci soit libéré par le paiement du dividende porté au règlement.

Aucun texte n'interdit la compensation entre les deux dettes. Il semble donc qu'elle doive s'effectuer de plein droit; c'est d'ailleurs ce que la jurisprudence admet en matière de succession bénéficiaire. Le créancier qui est aussi débiteur se trouve ainsi privilégié par rapport aux autres. Aussi la législation de la faillite ne permet-elle pas la compensation. Mais on ne retrouve pas ici les mêmes raisons; le propriétaire de navire est libre d'avantager tel ou tel de ses créanciers. Il est cependant fâcheux que, par le jeu de la compensation, il puisse être obligé au delà de la limite protectrice qui lui est accordée. Les auteurs sont généralement d'accord pour proposer une solution intermédiaire : la compensation se produirait, mais seulement jusqu'à concurrence du montant de la responsabilité limitée¹. Le règlement ne saurait d'ailleurs s'en ressentir; à l'égard des autres créanciers celui qui bénéficie de la compensation figure à la

1. Ripert, *Droit maritime*, t. II, p. 280; Danjon, *Traité de droit maritime*, t. II, p. 477; Prodromidès, *op. cit.*, p. 699; M. Lyou-Caen admet la compensation sans limite; voir *Revue critique*, 1902, p. 531.

réparation pour son dividende comme s'il n'avait aucun droit particulier.

Comme l'Ordonnance de 1681 et le Code de Commerce, la Convention ne fixe aucun délai et ne désigne aucune autorité pour poursuivre ce règlement. L'article 8 abandonne aux lois nationales le soin de régler « la procédure et les délais pour l'application des règles qui précèdent ».

SECTION III

Mesures prises dans les différents pays à propos du règlement des créanciers

Cette carence est moins grave en pratique qu'on ne pourrait le croire au premier abord. Le plus souvent, lorsque la limitation de responsabilité est invoquée, le navire est complètement perdu et toute procédure est inutile. Mais parfois le gage, quoique inférieur aux créances qu'il garantit, a cependant une certaine importance. Cette situation ressemble à celle de la succession acceptée sous bénéfice d'inventaire. En cette matière, la jurisprudence française, sans l'appui d'aucun texte, a admis la nomination par les tribunaux d'un administrateur chargé de la liquidation¹. On peut donc penser qu'au besoin elle désignerait un liquidateur des sommes dues aux créanciers maritimes. En Belgique, l'usage s'en était établi² avant que n'intervienne la loi de 1928.

1. Voir arrêts cités, Planiol et Ripert, *Traité élémentaire de droit civil* t. III, p. 527 et 528.

2. Tribunal civil d'Anvers, 23 juillet 1892, *Jurisprudence d'Anvers*, 1892, p. 258; Bruxelles, 12 février 1885, *Pasicrisie*, II, p. 181; Bruxelles, 19 mars 1925, *Pasicrisie*, II, p. 93.

Aux Etats-Unis, les Cours d'amirauté ont créé de toutes pièces une procédure de règlement dont les principes ont été consacrés par la Cour suprême lors d'une affaire *Norwich C^o Wright*, en 1871¹. L'armateur qui veut limiter sa responsabilité doit présenter au magistrat une requête en vue de l'estimation du navire, puis déposer un fonds de garantie égal à l'étendue de sa responsabilité ainsi constatée. Le tribunal prend des mesures de publicité pour que les créanciers soient avertis et nomme un vérificateur des créances. Un arbitre ou « trustee » est ensuite désigné pour procéder à la répartition des deniers. De nouvelles « règles d'amirauté » ont été promulguées par la Cour suprême le 6 décembre 1920 et le 7 mars 1921, complétant celles de 1871. Renforçant l'organisation du règlement, elles donnent au juge saisi de la requête le pouvoir d'interdire par « injunction » toute action isolée engagée contre l'armateur postérieurement à cette requête. Ainsi, comme la faillite, la limitation de la responsabilité suspend les poursuites individuelles et impose un règlement commun des créanciers.

En Angleterre, la somme représentant l'étendue de la responsabilité est également consignée au tribunal².

Celui-ci fixe les délais dans lesquels les créanciers peuvent utilement produire.

Les lois nationales inspirées de la Convention se sont efforcées de prévoir d'une façon plus ou moins détaillée la marche de la procédure.

1. *Dor*, 1925, t. X, p. 197. Observations sur l'arrêt de la Cour Suprême des Etats-Unis du 8 décembre 1924.

2. *Dor*, 1931, t. XXXIV, p. 225.

PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, la loi du 22 décembre 1924, modifiant le Code de Commerce, a aboli l'abandon et établi, dans un certain nombre de cas déterminés, une responsabilité limitée à une somme forfaitaire.

L'article X¹ ajoute au Code de Procédure civile un certain nombre de dispositions concernant la distribution de cette somme. Celle-ci doit d'abord être déposée par l'armateur au greffe du tribunal du port où le navire est inscrit en même temps qu'une requête doit être présentée à fin de nomination d'un juge commissaire. Le versement des deniers et le nom du juge commis ainsi que ceux de l'armateur et du navire sont ensuite publiés par les soins du greffier.

Dans les huit jours de la présentation de la requête, l'armateur doit déposer une liste des créanciers auxquels il entend opposer la limitation de sa responsabilité.

Le juge commissaire fixe ensuite le délai dans lequel les créanciers devront produire et le jour où il procédera à la vérification de leurs titres. Ces décisions sont aussitôt portées à la connaissance des créanciers connus et insérées dans les journaux. En audience publique, le juge vérifie les créances et, si quelque contestation se présente, renvoie les parties devant le tribunal à jour fixe. L'appel du jugement ainsi rendu doit être interjeté dans un délai de 14 jours de telle sorte que la question soit vidée rapidement et que l'action d'un seul créancier ne puisse retarder outre mesure le règlement.

Lorsque les litiges élevés, soit au sujet de la limite de

1. *Dor*, 1925, t. XII, p. 502.

la responsabilité, soit au sujet des créances, ont été jugés, un état de répartition est établi par le greffier et approuvé par le juge-commissaire. Ce document est déposé pendant 15 jours au greffe du tribunal. Si, à l'expiration de ce délai, aucune opposition n'a été présentée, le juge-commissaire déclare exécutoire l'état de répartition et les créanciers peuvent se faire payer au greffe. Si quelque réclamation est produite en temps utile, le tribunal en est saisi et c'est lui qui, après en avoir examiné le bien fondé, rend l'état exécutoire tel qu'il est, si la demande est repoussée, ou l'amende au cas contraire.

BELGIQUE

La loi belge du 28 novembre 1928, moins détaillée, organise une procédure analogue¹.

Le propriétaire de navire doit présenter requête au tribunal pour que soit nommé un juge commissaire et déposer la liste des créanciers. L'article 53 définit quelles sommes doivent être consignées et permet à l'armateur, si sa responsabilité est incertaine, de remplacer le dépôt par un cautionnement bancaire. Aucun délai n'est imposé pour ces opérations préliminaires. Le texte prévoit la désignation d'un liquidateur, se rapprochant ainsi des dispositions propres à la faillite. Le § 3 de l'article 53 renvoie d'ailleurs, pour la publicité, la vérification des créances et la répartition des deniers, aux articles du Code de Commerce belge traitant de ces opérations en matière de faillite. C'est le liquidateur qui dirige le règle-

1. Voir texte de la loi, *Dor*, 1929, t. XX, p. 482; commentaire dans Smeesters et Winkelmolen, *Droit maritime*, t. I, p. 225.

ment sous la surveillance du juge commissaire. Le propriétaire du navire, cependant, n'est pas dessaisi comme le failli et, selon l'expression employée par M. Devèze, rapporteur de la loi à la Chambre des députés belge, « il est le contradicteur légitime et direct des réclamants »¹. Les créanciers ont un mois à partir des mesures de publicité pour s'opposer à l'ordonnance du président du tribunal ou à celles du juge commissaire.

Toutes les procédures tendant au règlement des créanciers à gage limité doivent être portées devant le tribunal de commerce d'Anvers. Cette centralisation est excellente : elle permet d'avoir des juges spécialisés et facilite la publicité. Les côtes belges sont de faible étendue et l'importance primordiale du port d'Anvers ne peut être discutée. Dans des pays comme la France ou l'Angleterre, dont les côtes ont un développement considérable, où des ports nombreux se disputent la clientèle maritime, il est plus difficile de grouper toutes les actions devant un seul ou même deux tribunaux.

PROJET FRANÇAIS

Le projet de loi français prévoit cependant des mesures pour que toutes les opérations d'un même règlement se poursuivent dans un endroit unique, légalement déterminé.

Si le navire est de nationalité française, l'armateur doit présenter sa requête à fin de limitation de responsabilité au tribunal du port d'immatriculation de son navire. Peu importe le lieu où l'action du créancier a été engagée ni celui de la saisie.

1. Chambre des représentants belge, séance du 14 juillet 1927, Documents parlementaires belges.

Si le navire est immatriculé à l'étranger, l'armateur poursuivi en France doit présenter sa requête au président du Tribunal de Commerce de la Seine.

Les créanciers savent ainsi où se pourvoir; comme en matière de faillite, un seul tribunal est saisi sans que la volonté d'aucun des intéressés en fixe le choix; mais ces dispositions ne vont pas sans quelques inconvénients.

La désignation du Tribunal de Commerce de la Seine pour connaître du règlement lorsque le navire est étranger rend compétents des magistrats peu accoutumés aux us et coutumes de la mer. Malgré la disparition des tribunaux maritimes, une certaine spécialisation des juridictions consulaires subsiste du fait que, dans les grands ports, des armateurs figurent parmi les juges et que les autres négociants élus sont tous mêlés peu ou prou aux affaires maritimes, ce qui risque de n'être pas le cas des magistrats élus à Paris. D'autre part, ces dispositions sur la compétence obligent les créanciers maritimes à suivre des procédures devant des tribunaux souvent éloignés. Ainsi, à la suite d'un abordage causé par un navire marseillais ou algérois, des créanciers havrais devraient, quant au règlement et à la répartition des deniers, se pourvoir à Marseille ou à Alger. Pour la constatation de leurs créances, au contraire, ils bénéficient actuellement d'une option et peuvent saisir le tribunal du port de refuge ou du lieu de la collision, s'il se situe dans les eaux territoriales françaises; ou bien celui du domicile de l'armateur défendeur.

Le Comité maritime international, au cours de ses travaux sur la compétence civile et pénale en matière d'abordage, a examiné la possibilité de réunir toutes les actions nées d'un même accident devant un seul tribu-

nal¹. Il y a renoncé malgré la supériorité théorique indiscutable d'une telle mesure évitant le risque que des situations identiques ne soient traitées inégalement par des juridictions différentes.

Le projet de Convention élaboré à Paris en 1937², donne le choix au demandeur entre le tribunal du domicile du défendeur, celui du lieu où le navire abordeur a été saisi, celui du lieu de l'abordage, si ce dernier s'est produit dans des eaux territoriales, et celui du port d'immatriculation. Si ce texte est introduit dans la législation française, le propriétaire de navire pourra, à la suite d'un abordage, être poursuivi devant quatre tribunaux différents. Mais les créanciers qui se seront présentés devant une juridiction autre que celle du port d'immatriculation devront, une fois leur créance constatée, produire leur titre devant cette dernière juridiction pour être payés.

En réalité, il serait très désirable qu'une seule autorité décide de toutes les questions nées d'un même accident, mais il est difficile d'imposer aux victimes la compétence d'un tribunal unique, peut-être fort éloigné d'elles.

Le projet français prévoit la désignation d'un liquidateur qui doit « dans la quinzaine de sa nomination, faire par lettre recommandée sommation de produire aux créanciers connus et avertir les créanciers inconnus d'avoir à produire par deux insertions dans les journaux d'annonces légales, sans préjudice de toutes autres mesures de publicité, tant en France qu'à l'étranger, qu'il appartiendra au président du tribunal d'ordonner ».

1. Raymond Gaveau, *La compétence civile et pénale en matière d'abordage international*, thèse, Rennes, 1939, p. 241.

2. *Dor*, 1937, t. XXXV, p. 503.

Les créanciers ont trois mois, à partir du dernier acte de publicité, pour produire. C'est un délai très libéral pour ceux domiciliés en France. En matière de distribution par contribution, les créanciers n'ont qu'un mois pour déposer leurs titres et en matière de faillite, vingt jours, s'ils sont domiciliés dans le ressort du tribunal saisi, plus un délai de distance qui ne peut guère dépasser une vingtaine de jours, s'ils sont domiciliés en France en dehors du lieu où la faillite a été déclarée.

Le liquidateur établit, sur ces productions, un état de répartition qu'il soumet à l'homologation du président du tribunal de commerce. Ce jugement est publié et les créanciers qui n'auraient pas été compris dans les opérations précédentes ont le droit, pendant trois mois d'y faire tierce opposition.

ITALIE

La loi du 25 mai 1939, qui introduit les principes adoptés à Bruxelles dans la législation italienne, consacre huit articles à l'organisation du règlement ¹.

Elle ordonne, tout d'abord, la suspension des poursuites individuelles, dès que le propriétaire de navire a déposé une somme égale à l'étendue de sa responsabilité, plus les intérêts légaux de cette somme depuis le moment de sa détermination jusqu'à celui du dépôt, et le montant des frais de la procédure évalués par le président du tribunal à titre de taxation provisoire. Si la responsabilité de l'armateur est controversée, le tribunal peut

1. *Bolletino di pesca, di piscicoltura e di idrobiologia*. Maggio-giugno; 1939, p. 337.

d'ailleurs dispenser celui-ci du dépôt effectif des fonds et l'obliger seulement à fournir une bonne garantie (article 14). Dans les cinq jours du dépôt ou de la constitution de la garantie, le propriétaire du navire doit solliciter du tribunal la nomination d'un juge-commissaire chargé de vérifier les créances et de répartir les deniers. En même temps, il doit déposer une liste des créanciers tant privilégiés que chirographaires. Passé le délai de cinq jours, si l'armateur n'a pas demandé la nomination d'un juge-commissaire, tout créancier peut y faire procéder (article 15).

Le juge-commissaire fait ensuite sommation aux créanciers connus, c'est-à-dire à ceux qui ont été déclarés par l'armateur ou, si celui-ci n'est pas intervenu, à ceux qui ont saisi le tribunal, de produire dans les trente jours sous peine de déchéance leurs titres de créances et leurs demandes en collocation.

Pour atteindre les créanciers inconnus, des mesures de publicité sont ordonnées. Un avis est inséré dans la Gazette officielle du Royaume. De plus, selon les circonstances, le juge peut prendre des dispositions spéciales pour porter la procédure à la connaissance des créanciers résidant dans tel ou tel pays. Des délais plus longs peuvent aussi être stipulés en leur faveur. Après avoir procédé à la vérification des créances produites dans les délais légaux, le juge-commissaire dresse un procès-verbal de cette opération et le dépose au greffe (article 16). Si le navire est italien, avis de ce dépôt doit être affiché au Bureau du port où il est inscrit. Quinze jours sont alors donnés aux créanciers, à partir de l'affichage ou, pour les navires étrangers, à partir du dépôt au

greffe, pour contester les créances ou l'estimation de la valeur du navire. S'il y a lieu, le juge-commissaire fixe l'audience à laquelle ces protestations devront être examinées par le tribunal (art. 17).

Dès que l'autorité judiciaire s'est prononcée ou, si aucune difficulté n'a été soulevée, dès que le délai est écoulé, le juge-commissaire prépare un projet de distribution des sommes dues par l'armateur. Ce document doit être déposé au greffe où toute personne y ayant intérêt peut en prendre connaissance et en obtenir copie (art. 18).

Cinq jours après ce dépôt, le juge-commissaire convoque les créanciers et l'armateur, par simple lettre recommandée avec avis de réception (art. 19). Si lors de cette assemblée, aucune des parties présentes n'élève de protestation, les deniers sont distribués selon les termes du projet. Les créanciers absents sont considérés comme ayant approuvé le projet qu'en principe il n'ont pas pu ignorer (art. 20). Si, au contraire, quelque controverse s'élève entre les intéressés au sujet du projet de répartition, le juge-commissaire remet le règlement définitif et renvoie les parties devant le tribunal pour qu'il soit statué sur ce différend (art. 21).

Dans l'ensemble, la procédure ainsi instituée se rapproche davantage de celle de la distribution par contribution que de celle de la faillite.

Ainsi, la diversité des lois subsiste en ce qui concerne la mise en œuvre des principes énoncés à Bruxelles.

Lorsqu'on élabora la Convention sur l'abordage, on redouta également de s'attaquer « aux principes de l'organisation judiciaire » et toutes les règles touchant à la

compétence furent délibérément laissées de côté. Depuis, il a fallu reprendre ce problème délicat, mais essentiel. Le Comité maritime international lui a consacré plusieurs de ses réunions et ses travaux ont abouti au projet de Convention voté à Paris en 1937.

On peut se demander s'il ne faudra pas aussi, pour compléter la Convention sur la limitation de la responsabilité, établir un texte unique réglant les modalités de la répartition des deniers entre les créanciers.

CONCLUSION

On pourrait longuement méditer sur le besoin que, de tout temps, les hommes ont ressenti d'être régis et protégés par des règles universelles et leur tendance à échapper à celles-ci pour en adopter d'autres plus favorables à leurs intérêts personnels ou nationaux.

Dans aucun milieu, le besoin d'unité du droit ne s'est fait sentir comme sur la mer, bien de tous et de personne, lieu de rencontres et de trafics commun à tous les peuples.

Après l'unité relative des coutumes du Moyen-Age, après l'influence dominante de l'Ordonnance de Colbert sur la Marine, le droit s'est morcelé, différencié selon les tendances de chaque nation, les conceptions de chaque Etat, pour aboutir aujourd'hui à une diversité de règles qui ne peut durer.

Tout s'y oppose : la vitesse des communications, l'intensité des échanges matériels, les courants de la pensée moderne et des sentiments nés, malgré tous les obstacles, des contacts de plus en plus fréquents entre pays étrangers.

Cela explique les longs et patients efforts du Comité maritime international et des Conférences internationales et cette suite de Conventions qui vont de celles de Bruxelles sur l'assistance et l'abordage, en 1910,

jusqu'au projet de Paris sur la compétence en matière d'abordage, en 1937. Chacune a, sur quelque point, affronté des conceptions divergentes, réduit leurs antinomies, abouti à un consentement universel. Mais les problèmes sont si nombreux et si complexes qu'on ne peut avancer que très lentement.

Dans cette série d'accords, la Convention de Bruxelles de 1924 sur la responsabilité du propriétaire de navires s'inscrit comme un nouveau progrès; elle est un maillon de la chaîne qui se forge dans le domaine maritime du droit international privé.

Certes, l'accord qu'elle a enregistré n'est pas encore passé dans les législations de tous les Etats et il est fort à craindre que les événements actuels ne provoquent ici et là de très longs attermolements. Mais elle marque, dans le sens de la simplification et de l'amélioration du droit, un avantage qui ne saurait être perdu.

Tant que la Grande-Bretagne et d'autres puissances maritimes comme le Japon et les Etats-Unis ne l'auront pas introduite dans leurs lois nationales, on peut difficilement préjuger de son avenir.

Les armateurs anglais se plaignent depuis longtemps des dispositions du *Merchant Shipping Act* et ils ont même été tout près, en 1900, de faire aboutir un projet de réforme proche de celui de la Convention¹. Certes, la responsabilité forfaitaire basée sur le tonnage est profitable aux assureurs, mais ceux-ci trouveraient d'autres avantages dans une loi unique, puisque presque tous les navires sont assurés ou réassurés à Londres. Ce sont des

1. Proposition de Loi Mac Arthur à la Chambre des Communes.

raisons d'espérer l'application de la Convention en Grande-Bretagne.

Par contre, un fait déplorable au point de vue de l'unification est la promulgation par certains Etats de lois nouvelles adoptant quelques-unes des solutions du texte de Bruxelles en les modifiant. Ainsi, aux Etats-Unis, la loi du 29 août 1935 impose aux armateurs américains ou étrangers une responsabilité spéciale à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit dont le montant doit être égal à la valeur du navire et du fret dû et ne peut jamais être inférieur à une somme calculée à raison de 60 dollars par tonneau de jauge ¹. La loi néerlandaise du 22 décembre 1924 ² adopte, elle aussi, un chiffre différent de celui de la Convention : la limite de la responsabilité de l'armateur est fixée à 50 florins par mètre cube de tonnage net du navire, augmenté, pour les navires mus par une force mécanique, de l'espace occupé par les machines. De plus, les cas où cette limitation est admise ne sont pas les mêmes que ceux stipulés à Bruxelles ³.

Sur certains points d'ailleurs, la Convention ne s'est pas exprimée suffisamment et les lois nationales conservent ainsi leur liberté. Par exemple, le règlement des créanciers est l'objet de dispositions différentes en Belgique et en Italie, pays qui ont tous deux suivi fidèlement les principes de la Convention.

Un même texte serait-il adopté partout que subsis-

1. V. *Dor*, 1935, t. XXXII, p. 426.

2. Art. 474, *Dor*, 10, p. 533; art. 525, *Dor*, 11, p. 514; art. 541, *Dor*, 12, p. 496.

3. Seul l'abordage est une cause de limitation à l'égard des tiers; à l'égard des personnes et des marchandises transportées, au contraire, la responsabilité est toujours limitée.

terait encore le risque d'interprétations divergentes par les tribunaux de différents Etats¹. Quand — ce qui n'est pas rare — des décisions contraires interviennent dans un même pays à propos de situations identiques, une Cour suprême est chargée de maintenir l'unité du droit. Mais il semble un peu chimérique d'espérer que les Etats laisseront un jour une autorité internationale réformer les arrêts de leurs tribunaux, renonçant ainsi à l'un des plus anciens attributs de leur souveraineté. C'est là une des pierres d'achoppement de tout effort d'unification internationale du droit privé.

Toutefois, il faut reconnaître que les Conventions sur l'abordage et l'assistance, adoptées à Bruxelles en 1910 et introduites les années suivantes dans la plupart des législations, ont pu être appliquées depuis sans donner lieu à des discordances d'interprétations appréciables.

Si la Convention doit procurer à tous les armateurs une parfaite égalité de traitement, il n'en est pas de même des avantages qu'elle apporte à l'ensemble de la marine marchande de tel ou tel pays. La flotte anglaise, composée surtout de navires de gros tonnage, ne saurait tirer un grand bénéfice de la protection ainsi accordée. Le dixième de la valeur du navire au départ, dû à titre de fret, représente, pour des liners, des sommes telles que l'armateur pourra rarement invoquer cette limite trop élevée et devra payer intégralement ses créanciers. Au contraire, pour l'armement grec qui exploite surtout des caboteurs de faibles valeurs, ce même dixième sera

1. Plusieurs points de détail, notamment, ont été précisés seulement dans les travaux préparatoires. Or les juges anglais ne tiennent aucun compte de ces documents.

souvent inférieur au fret réellement gagné. Des marines composées en majeure partie de bâtiments de tonnage moyen récemment construits, comme c'est le cas en Norvège et au Japon, en tireront une protection assez efficace.

Mais, avant tout, pour que ce statut de la responsabilité de l'armateur puisse atteindre toutes ses conséquences, il faudrait que le monde retrouve, après la paix, une économie libre, dégagée de toute préoccupation militaire. Dans l'état troublé, constamment tendu, qu'on peut à peine qualifier de paix, où les nations ont vécu en ces dernières années, toutes ont dû se préoccuper de leurs marines marchandes. Elles ont subventionné des pétroliers; elles ont imposé à leurs armateurs des conditions de construction et de vitesse en prévision de leurs futurs convois; d'autres, comme l'Allemagne, ont rajeuni leur flotte de pêche en faisant construire de petites unités ultra-rapides propres à la chasse des sous-marins; même l'Angleterre, s'inquiétant de voir une grande part de ses subsistances importées dans ses ports sous pavillon étranger, a accordé, pour la première fois, des subsides à ses navires. Partout l'Etat est intervenu par des primes et des subventions, contreparties des obligations et des servitudes qu'il imposait. L'économie du commerce de mer s'en est trouvée faussée.

Il faudrait savoir exactement ce que pèse la responsabilité de l'armateur, ou l'assurance de celle-ci, dans les récents budgets d'exploitation de l'armement, maintenus artificiellement en équilibre et soutenus largement par le crédit des Etats.

Les réquisitions de navires de commerce qui ont im-

médiatement suivi l'entrée en guerre des belligérants ont déplacé temporairement tout le problème, la liberté des transports par mer ayant à peu près totalement disparu.

Nul ne peut savoir ce que deviendra l'économie du monde quand le conflit actuel finira. Mais, dès que la navigation maritime pourra retrouver son indépendance et ses conditions normales d'existence, la nécessité de la limitation de la responsabilité de l'armateur et celle de son aménagement international se feront de nouveau sentir.

On peut espérer que la Convention internationale de Bruxelles trouvera alors son application et deviendra la règle des Etats. Peut-être estimera-t-on qu'elle appelle encore quelques retouches, mais les longs travaux qui l'ont préparée, les études qu'elle a suscitées, les principes qu'elle a posés, les accords qu'elle a enregistrés, seront forcément les bases de toute entente future.

Pour l'avenir des transports maritimes internationaux, l'utilité d'une règle uniforme reste la même qu'au temps du « Consulat de la Mer » : un remède aux risques particuliers de la navigation.

Vu :

Le Doyen de la Faculté de Droit,
Georges RIPERT

Vu :

Le Président de la thèse,
Georges RIPERT

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,
G. ROUSSY

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX ET SPÉCIAUX.

- ABBOTT. — *A treatise of the law relative to merchant ships and seamen*, 14th edition, London 1901.
- AUBRUN (Henri). — *Nouveau code de commerce annoté*, tome III, 1938.
- AUBRY et RAU. — *Cours de droit civil français*, 5^e édition, Paris, 1920.
- AUTRAN. — *De la responsabilité des propriétaires de navires en droit français*, thèse, Bordeaux, 1877.
- AUZOUX (André). — *De la faculté d'abandon en droit maritime*, thèse, Paris, 1894.
- BEDARRIDE. — *Commentaire du Code de commerce*, 1859.
- BÉQUET (Léon). — *Répertoire de droit administratif*.
- BÉQUIGNON (Charlotte). — *La dette de monnaie étrangère*, thèse, Caen, 1925.
- BERTRAND (Edmond). — *Les aspects nouveaux de la notion de préposé et l'idée de représentation dans l'article 1384, § 5 nouveau du Code civil*, thèse, Aix, 1935.
- BONNECASE (Julien). — *Traité de droit commercial maritime*, 1922.
— *Supplément au Traité théorique et pratique de droit civil de Baudry-Lacantinerie*, Paris, 1924.
— *Le particularisme du droit commercial maritime*, Bordeaux, 1931.
- BRUN (André). — *Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle*, thèse, Lyon, 1931.
- CARLÈS. — *Du recours de tiers dans l'assurance sur corps de navire*, thèse, Paris, 1936.
- CHAUVEAU (P.). — « Etudes de droit maritime ». Extrait du *Juris-classeur commercial*, 1938.
- COSACK. — *Traité de droit commercial*, traduction par Léon Mis, d'après la 6^e édition allemande de 1903.
- COURCY (Alfred DE). — *Questions de droit maritime*, 4 vol., 1877-1888.

- DANJON (Daniel). — *Traité de droit maritime*, 2^e édition, 6 vol., Paris, 1926.
- DURAND (Paul). — *Les conventions d'irresponsabilité*, thèse, Paris, 1931.
- FLOUR (Jacques). — *Les rapports de commettant à préposé dans l'article 1384 du Code civil*, thèse, Caen, 1933.
- GARY (Robert). — *Essai sur les notions d'universalité de fait et d'universalité de droit dans leur état actuel*, thèse, Bordeaux, 1931.
- GAVEAU (Raymond). — *La compétence civile et pénale en matière d'abordage international*, thèse, Rennes, 1939.
- GRAVELIN (Robert). — *L'assurance et les conventions internationales sur la responsabilité civile aérienne*, thèse, Paris, 1939.
- GÉNY (François). — *Méthode d'interprétation et sources en droit privé positif. Essai critique*, 1899.
- HENNEBICQ (Léon). — *Principes de droit maritime comparé*, Bruxelles, 1910.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, 5^e édition, Paris, 1932.
- MARAIS (Georges). — *La loi du 2 avril 1936, relative au transport des marchandises par mer*.
- MAZEAUD (Henri et Léon). — *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, délictuelle et contractuelle*, 3^e édition, 1938.
- MEIGNE (Maurice). — *Responsabilité et contrat. Essai d'une délimitation des responsabilités contractuelle et délictuelle*, thèse, Lille, 1924.
- MACLACHLAN (David). — *Treatise on the law of merchant shipping*, 7^e édition, London, 1932.
- MARSDEN. — *Treatise on the law of collision at sea*, 7^e édition, London, 1923.
- MIRKOVITCH (Georges-J.). — *Navire et patrimoine de mer*, thèse, Bordeaux, 1932.
- PARDESSUS. — *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, 1848.
- PAASCH, BATAILLE et BRUNET. — *Dictionnaire de Marine. De la quille à la pomme du mât* Paris, 1937.
- PRODRÔMIDES. — *Des restrictions légales à la responsabilité des propriétaires de navires*, thèse, Paris, 1919.
- RIPERT (Georges). — *Traité de droit maritime*, Paris, 1930, 3 vol.
— *Le régime démocratique et le droit civil moderne*, Paris, 1937.
- RIVAULT (Jean). — *Les conventions de Londres de 1929 et de 1930 sur la sécurité en mer*, thèse, Paris, 1936.
- SAINCTELETTE (Ch.). — *De la responsabilité et de la garantie*, Bruxelles, 1884.

- SAVATIER (René). — *Traité de la responsabilité civile en droit français*, Paris, 1939.
- SCHAPS. — *Das deutsche Seerecht*, 2^e édition, 1921.
- SMEESTERS et WINKELMOLEN. — *Droit maritime et droit fluvial*, 2^e éd., Bruxelles 1929-1938, 3 vol.
- TEMPERLEY (Robert). — *The Merchant Shipping Acts*, London, 1932.
- VALIN. — *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, La Rochelle, 1776.
- VERNEAUX (R.). — *L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle* 1903..

ARTICLES DE REVUES.

- ABRAM (B.). — « L'affréteur qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil? », *Revue internationale du droit maritime*, t. 22, 1906-1907, p. 559.
- AUBRUN (Henri). — « Commentaire sur la loi du 14 mars 1935 sur la responsabilité civile des pilotes », *Dalloz périodique*, 1936, IV, p. 41.
- « Rapport à l'Association française de droit maritime » *Bulletin du Comité maritime international*, n^o 61.
- AUDOUIN. — « De la responsabilité de l'armateur pour innavigabilité au départ » *Revue de droit maritime comparé*, 1924, t. 7, p. 1.
- AUTRAN. — « La responsabilité des propriétaires de navires à raison des accidents de personne en droit français », *Revue internationale du droit maritime*, t. 26, p. 407 1910-1911.
- AUTRAN et GAUTIER. — « Le Congrès international de Brème », *Revue internationale du droit maritime*, t. 25, p. 283 1909-1910.
- BAYSSIÈRE. — « Définition de l'expression « dernier voyage », *Recueil Penant*, 1935.2.19.
- BONNECASE (Julien). — « Droit maritime international et droit maritime universel », *Revue de droit maritime comparé*, 1932, t. XXVI, p. 1.
- « La condition juridique du créancier chirographaire, sa qualité d'ayant-cause à titre particulier », *Revue trimestrielle de droit civil*, 1920, p. 103.
- CATTIER. — « Etude de droit comparé sur la responsabilité des propriétaires de navires », *Bulletin du Comité maritime international*, n^o 3, p. 1.
- DABIN (Jean). — « Du droit à réparation des parents de la victime d'un accident mortel », *Belgique judiciaire*, 1935.

- « Droit commun et droit de classe », *Recueil en l'honneur d'Edouard Lambert*, t. III, p. 66.
- DOR (Léopold) et SIESSE (Gustave). — « De la responsabilité personnelle de l'armateur en raison de l'incompétence ou de l'insuffisance du personnel du navire », *Revue de droit maritime comparé* 1934, t. 30, p. 7.
- FRANCK (Louis). — « A new law for the seas. An instance of international legislation », *The law quarterly Review*, 1926, p. 25.
- FROMAGEOT (Henri). — « Rapport sur les Congrès de Gênes », *Bulletin de la Société de législation comparée*, 1892-93, p. 81.
- HARALAMBIDIS. — « Le système de la responsabilité personnelle limitée en valeur des propriétaires de navires de mer et la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 », *Revue de droit maritime comparé*, 1931, t. XXIV, p. 1.
- JOSSERAND (Louis). — « Sur la reconstitution d'un droit de classe », *D. H.* 1937, p. 1.
- La renaissance de la faute lourde sous le signe de la profession, *D. H.* 27 avril 1939.
- HOSTIE (de). — « L'organisation des communications et du transit de la S. D. N. et le droit comparé », *Recueil en l'honneur d'E. Lambert*, t. II, p. 862.
- LE JEUNE (Charles). — « De la responsabilité des propriétaires de navires et de sa limitation. Opinions des Congrès », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 3, p. 69.
- OWEN (Douglas). — « L'unification des lois de responsabilité en cas d'abordage maritime », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 1, p. 75.
- « De la responsabilité en cas d'abordage maritime d'après la législation anglaise », *Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée*, 1897, p. 690.
- PERCEROU (André). — « L'introduction en France des Conventions pour l'unification du droit maritime », *Annales de droit commercial*, 1936, p. 219.
- REGNAULT (A.). — « De la responsabilité civile des propriétaires de navires », *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1876, p. 538 et 605.
- RIPERT (Georges). — « La Conférence diplomatique de Bruxelles, 17-26 octobre 1922 », *Revue de droit maritime comparé*, 1923, t. II, p. 49.
- « La Commission de Bruxelles, 6-10 octobre 1923 », *Revue de droit maritime comparé*, 1923, t. IV, p. 54.
- « La Conférence diplomatique de Bruxelles, 6-10 avril 1926 », *Revue de droit maritime comparé*, 1926, t. XIV, p. 34.
- « L'unification du droit maritime », *Annales de droit commercial*, 1911, p. 313; 1921, p. 51.

- « Les dommages-intérêts en monnaie étrangère », *Revue critique de législation et de jurisprudence*, 1926, p. 25.
- « Le particularisme du droit maritime dans l'unification internationale de ce droit », *Studi di diritto commerciale in onore di Cesare Vivante*, Rome, 1931, t. II, p. 159.
- « Ebauche d'un droit civil professionnel », *Etudes Capitait*, 1938, p. 677.
- SALEILLES (Raymond). — « Etude sur l'histoire des sociétés en commandite », *Annales de droit commercial*, 1895, p. 10 et 40; 1897, p. 29.
- SÈZE (Romain DE). — « Etude sur la responsabilité des propriétaires de navires et sur le prêt fait au capitaine en cours de voyage », *Revue pratique de droit français*, 1880, 1881 et 1882.
- SPEE (G.). — « Mémoire présenté à la Commission nommée par l'Association belge pour l'unification du droit maritime », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 3, p. 34.
- VALROGER (L. DE). — « Rapport sur l'avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904 », *Bulletin du Comité maritime international*, n° 11, p. 41.
- VERNEAUX (R.). — « Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime », *Revue politique et parlementaire*, juillet 1897, p. 133.
- « L'unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires », *Journal du droit international privé et de la jurisprudence comparée*, 1900, p. 233.
- « La fortune de mer. Etude sur l'organisation de la responsabilité des propriétaires de navires », *Recueil de législation de Toulouse*, 1906, p. 266.
- « La responsabilité des propriétaires de navires. Examen de l'avant-projet présenté au Comité maritime international par la Commission spéciale de Paris (4 et 5 juin 1905) », *Revue internationale de droit maritime*, 1906-1907, t. XXII, p. 722.

DOCUMENTS

Procès-verbaux des Conférences internationales de Droit maritime
Bulletin du Comité maritime international

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	1
Caractère particulier de l'unification en matière de droit maritime	1
Historique de l'unification de la responsabilité limitée de l'armateur.....	6
Portée de la Convention.....	14
Difficultés d'unification propres à la responsabilité limitée de l'armateur.....	19
Chapitre I. — Domaine de la responsabilité limitée.....	23
Dommage survenu par la faute d'un pilote obligatoire.....	24
Navires régis par la Convention.....	25
<i>Section I. — Créanciers auxquels peut être opposée la limitation.....</i>	<i>27</i>
Origine des différences entre les lois de l'Angleterre et celles du continent	28
Conciliation des deux systèmes opposés.....	31
Cas où la responsabilité est limitée.....	34
Cas où la limitation n'est pas accordée.....	51
<i>Section II. — Personnes bénéficiant de la limitation.....</i>	<i>65</i>
Armateur-capitaine.....	66
Armateur non propriétaire du navire.....	68
Chapitre II. — Etendue de la responsabilité limitée.....	73
<i>Section I. — Conciliation des systèmes anglais et continentaux.....</i>	<i>73</i>
Suppression de l'abandon en nature.....	74
Participation des créanciers maritimes aux risques de mer.....	77
Consécration partielle de la thèse anglaise : le fret forfaitaire.....	82
Le fonds spécial aux victimes et à leurs ayants-cause.....	83
Mesure de la responsabilité : option entre la valeur réelle et la valeur forfaitaire.....	86
Renouvellement de la responsabilité limitée.....	91
Problèmes posés par l'abandon de la notion traditionnelle de voyage	99
<i>Section II. — Le premier degré de limitation : la valeur du navire, des accessoires et du fret.....</i>	<i>107</i>
Le navire.....	108
Les accessoires du navire.....	118
Le fret.....	128
<i>Section III. — Le second degré de limitation : la valeur forfaitaire du navire calculée à raison de 8 £ par tonneau de jauge.....</i>	<i>132</i>
Valeur de la monnaie.....	133
Détermination du tonnage.....	136

<i>Section IV. — Limitation spéciale au cas de mort ou de lésions corporelles</i>	139
Droit des victimes ou de leurs ayants-cause	140
Exclusion des membres de l'équipage	144
Réserve pour les navires d'un tonnage inférieur à 300 tonneaux ..	146
Projet d'assurance obligatoire	149
Chapitre III. — Rapports des créanciers avec le débiteur dont la responsabilité est limitée.	167
<i>Section I. — Affirmation du principe de la responsabilité personnelle.</i> ..	167
Critiques apportées à la qualité de préposé reconnue au capitaine ..	168
Essai de justification de la limitation par la notion de responsabilité réelle ou de patrimoine d'affectation	171
Condamnation de ces théories par la Convention	175
Sursis accordé à l'armateur poursuivi sur d'autres biens que les navires	178
<i>Section II. — Directives données par la Convention en vue du règlement des créanciers.</i>	180
Concours des créanciers	181
Sort de la caution donnée pour libérer le navire d'une saisie	189
<i>Section III. — Mesures prises dans les différents pays à propos du règlement des créanciers.</i>	193
Pays-Bas	195
Belgique	196
Projet français	197
Italie	200
Conclusion	205

Bordeaux. — Impr. Bière, 18, rue du Peugue. — 1940.
